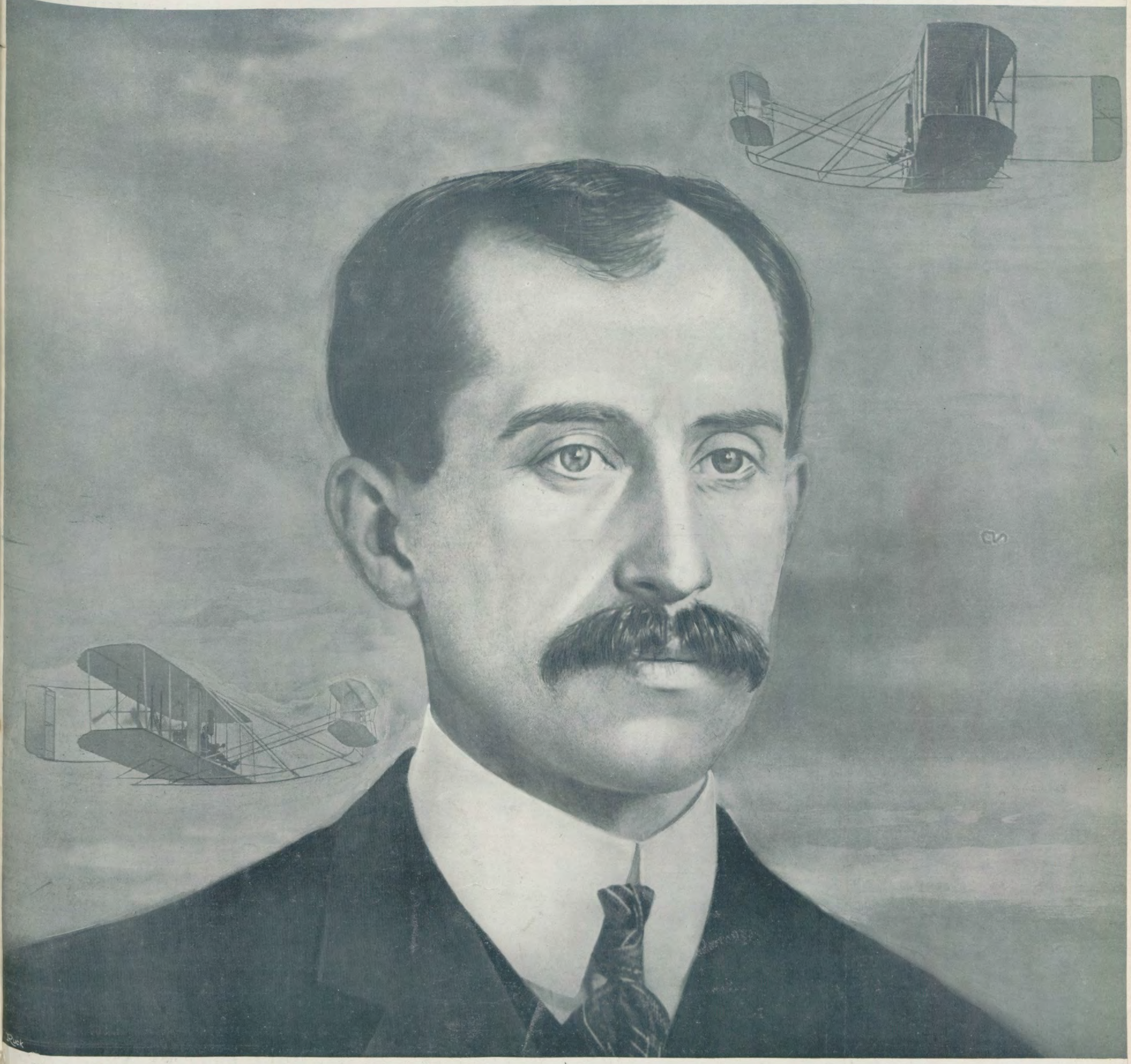
11e Année ø N° 522 — 50 Centimes — 19 Septembre 1908 ø Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LE CIRCUIT DE BOLOGNE



Ruck

ORVILLE WRIGHT

Le merveilleux aviateur vient de battre tous les records existants, restant 1 h. 15 m. 20 s. dans l'air, au fort Myers (États-Unis).

(Voir pages 196, 197, 204 et 205.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements. . . . . 24 *francs*
Etranger. . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Société Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures

L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

LA SÉCURITÉ PAR LES JANTES AMOVIBLES

DUNLOP

LA SEULE RÉVÉLATION DU GRAND PRIX

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle. PARIS.

La Corrida

PARFUM ULTRA PERSISTANT

PARFUM POUDRE LOTION SAVON

18 PLACE VENDÔME PARIS

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME. PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous chassez comme un grand seigneur !
— Oui, oui... je suis relié par un fil à mes rabatteurs qui me téléphonent l'arrivée d'un lièvre ou d'un perdreau.

— C'est un chasseur qui t'a blessé ?
— Non, non... c'est un aéroplane qui, en rasant de trop près le sol, m'a enlevé toute la peau du dos.

A. FORMIGYN

la voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE , Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PARFUM VIVITZ

LT PIVER

PARIS

Essence. Savon. Poudre de Riz

Lotion, Sachets

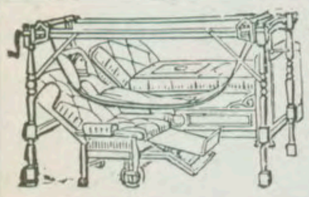
ETC.

BREVTÉS S.G.D.G.

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.



LIT MÉCANIQUE DUPONT

10, Rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

Photographie d'Art FEMINA

Hôtel de FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement).

E. KRAUSS

Optique et Mécanique de précision

PARIS, 21-23, rue Albouy, PARIS

Fournisseur des Ministères de la Marine et de la Guerre

STÉRÉO-JUMELLES A PRISMES

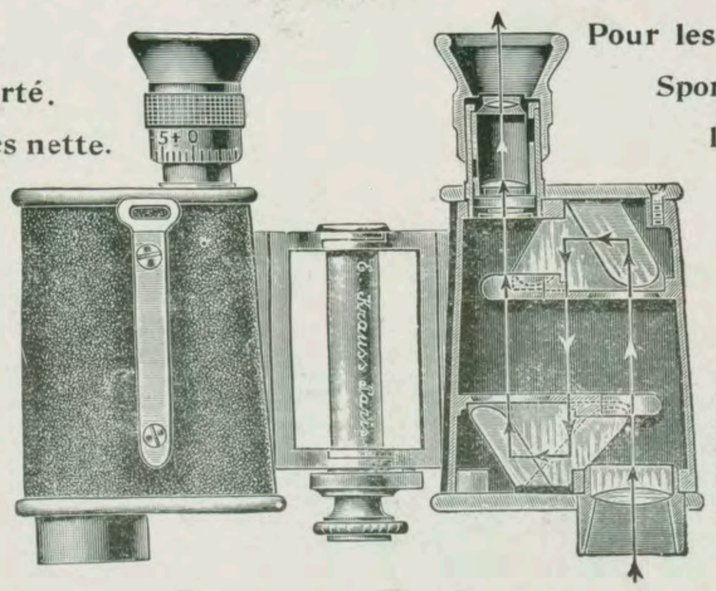
à grand effet stéréoscopique

Grand champ.

Grande clarté.

Image très nette.

Plus de 25.000 vendues jusqu'à ce jour.



Pour les Sports, l'Armée, le Tourisme, la Mer, etc.

La précision de l'ajustage et de l'optique font de ces stéréo-jumelles les Instruments les plus parfaits.

Longues-Vues à Prismes Krauss

LES MEILLEURES DE TOUTES LES LONGUES-VUES

Catalogue nº 24 Gratis et Franco sur demande.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez vous, écrire ou téléphoner nº 283-41

Automobiles

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.

PETITES ANNONCES

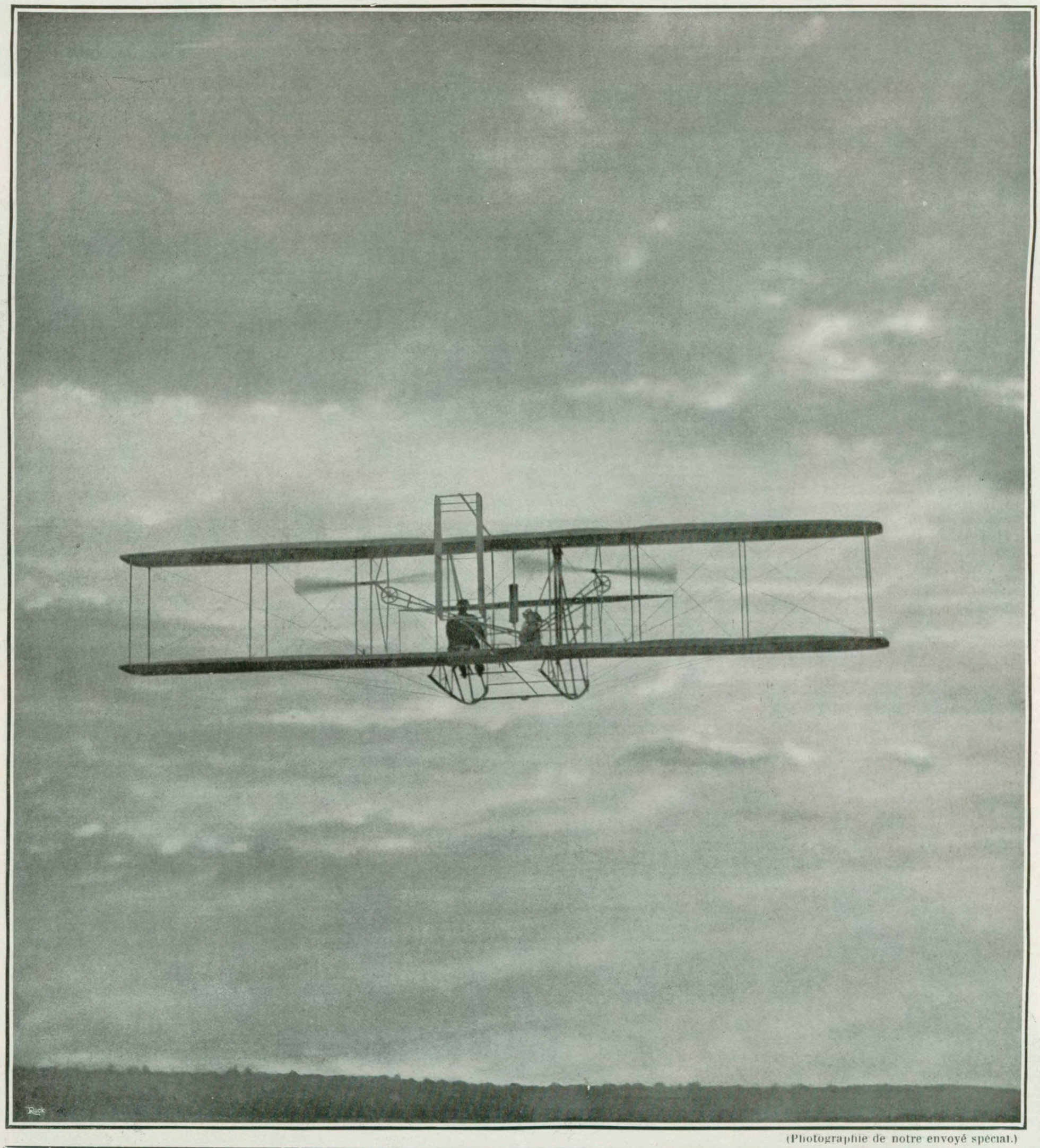
Château XVIIIe siècle en b. état, parc de 45 hect. dessiné p. Le Nôtre, t. giboyeux, av. source et étang poiss. situé 6 kil. gare de la gr. lig. env. de Châlons-sur-Marne. A vend. le tout 30.000 fr. S'ad. à la Sté Gaxotte et Cie, à Saint Dié

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

19 Septembre 1908 — N° 522
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



(Photographie de notre envoyé spécial.)

L'AÉROPLANE WILBUR WRIGHT DANS LES AIRS (1)

Wilbur Wright continue ses expériences d'aviation au camp d'Auvours. Il n'est pas encore arrivé à égaler les merveilleuses performances accomplies au Fort Myers par son frère Orville, qui a réussi à évoluer dans l'espace pendant 1 heure 15 minutes. Mais il faut nous attendre à bientôt applaudir Wilbur. Lorsque son moteur consentira à rendre ce qu'il doit donner, ce qui ne saurait tarder, il est certain que les prouesses d'Orville seront imitées par son frère. Le plus long vol de Wilbur, effectué le 10 septembre 1908, au camp d'Auvours, a duré 21 m. 43 s. 2/5. Le record de France appartient toujours à Léon Delagrange, avec 29 m. 55 s. 4/5.

(1) Voir pages 196, 197, 204 et 205.

LES RECORDS TOMBENT !

Par FRANÇOIS PEYREY

Les détracteurs des frères Wright ont reçu la meilleure réponse que pouvaient leur faire les merveilleux aviateurs : tandis que Wilbur continue son entraînement méthodique au camp d'Auvours, Orville vient de pulvériser les records

Nous annoncions, en terminant notre dernier article traitant des expériences de Wilbur Wright, que le célèbre aviateur avait abandonné le petit hippodrome des Hunaudières pour camper sur le vaste champ de tir d'Auvours, également situé dans les environs du Mans. Peu après son installation, Wilbur Wright accomplissait (21 août) deux nouveaux vols mécaniques : l'un de 1 m. 49 s. 1/5, l'autre, de 2 m. 14 s., à 20 mètres d'altitude. Une longue semaine d'inaction suivit cette reprise ; il ne faut en accuser que le temps odieux des derniers jours du mois dernier.

Je puis d'autant mieux déplorer le caprice d'une saison ordinairement plus calme, que j'ai passé au Mans, à cette époque, une semaine qui se pourrait appeler, si l'on me permettait cette expression, la semaine maritime de la Sarthe. La brise froide, la bourrasque, la tempête même, passèrent sur le camp d'Auvours, et j'ai éprouvé, sous la pluie, la mélancolie poignante du champ de tir désert, de cette immense clairière de 7 kilomètres de longueur sur 900 mètres de large, entourée par les pins d'une immense forêt bruissante.

Ce champ d'expériences, employé par l'artillerie pour ses écoles à feu, se prête infiniment mieux aux évolutions d'un oiseau artificiel que la corbeille des Hunaudières. Voici comment l'on y parvient : à 12 kilomètres du Mans, la route de Paris et celle de Saint-Calais forment une fourche. Vous prenez la route de Saint-Calais, comptez encore quatre bornes kilométriques et tournez à gauche. Vous êtes arrivé au campement de Wilbur Wright.

Le hangar du camp d'Auvours est exactement semblable à celui de l'hippodrome des Hunaudières, mais avec cette différence que Wilbur Wright et ses deux mécaniciens ont installé leurs couchettes sommaires sur les poutrelles du toit, au-dessus de l'aéroplane. Ils dormiraient fort bien, si les moustiques n'étaient singulièrement nombreux et particulièrement féroces.

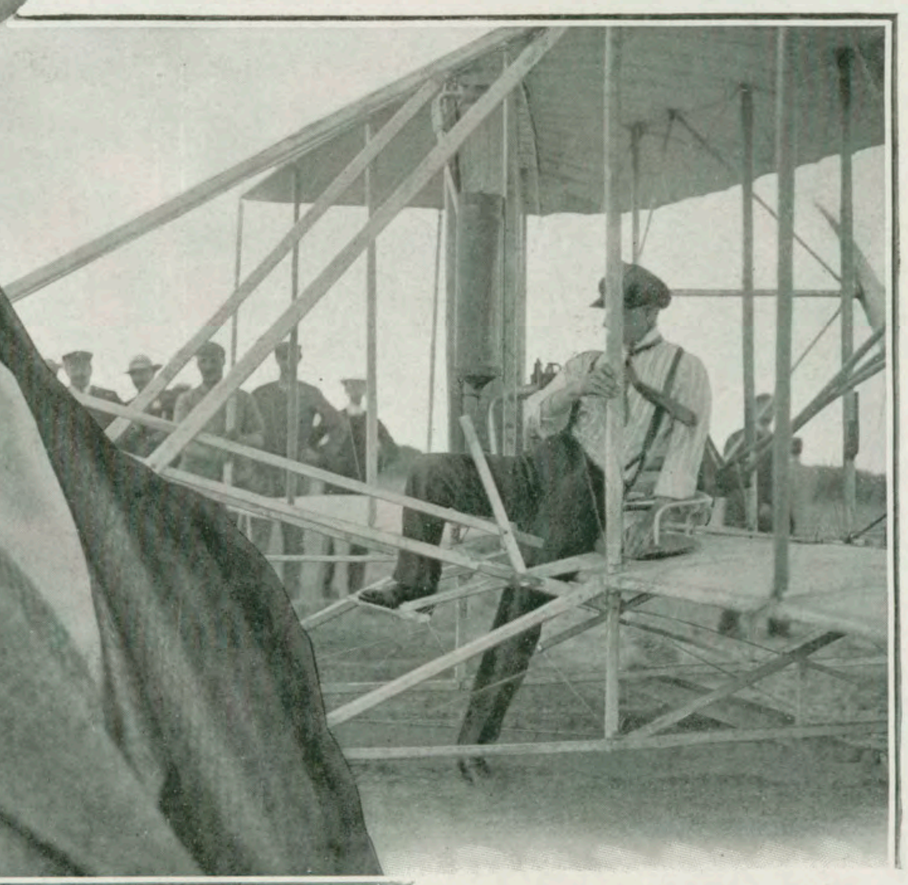
Malgré son éloignement le camp est fréquenté par toutes les classes de la société, et, chaque jour, y parviennent de nombreux sportsmen parisiens attendant impatiemment les vols du Prix de la Hauteur et du programme Weiller. Car Wilbur Wright a l'intention bien arrêtée de disputer le Prix de la Hauteur, ainsi que tous les autres prix de l'Aéro-Club de France. En ce qui concerne le Prix de la Hauteur, et afin d'éviter toute discussion relative à son mode de lancement, Wright touchera le sol après avoir parcouru un kilomètre ou deux en plein vol, reprendra sans

Pour le record en hauteur.

On a élevé une plate-forme de 25 mètres, d'où les officiels pourront juger si l'aéroplane a passé au-dessus de la ligne de ballonnets constituant l'obstacle à franchir.

Wilbur Wright.

Wilbur Wright continue ses expériences concluantes au Mans, tandis que son frère, Orville, bat, et de loin, tous les records d'aviation existants.

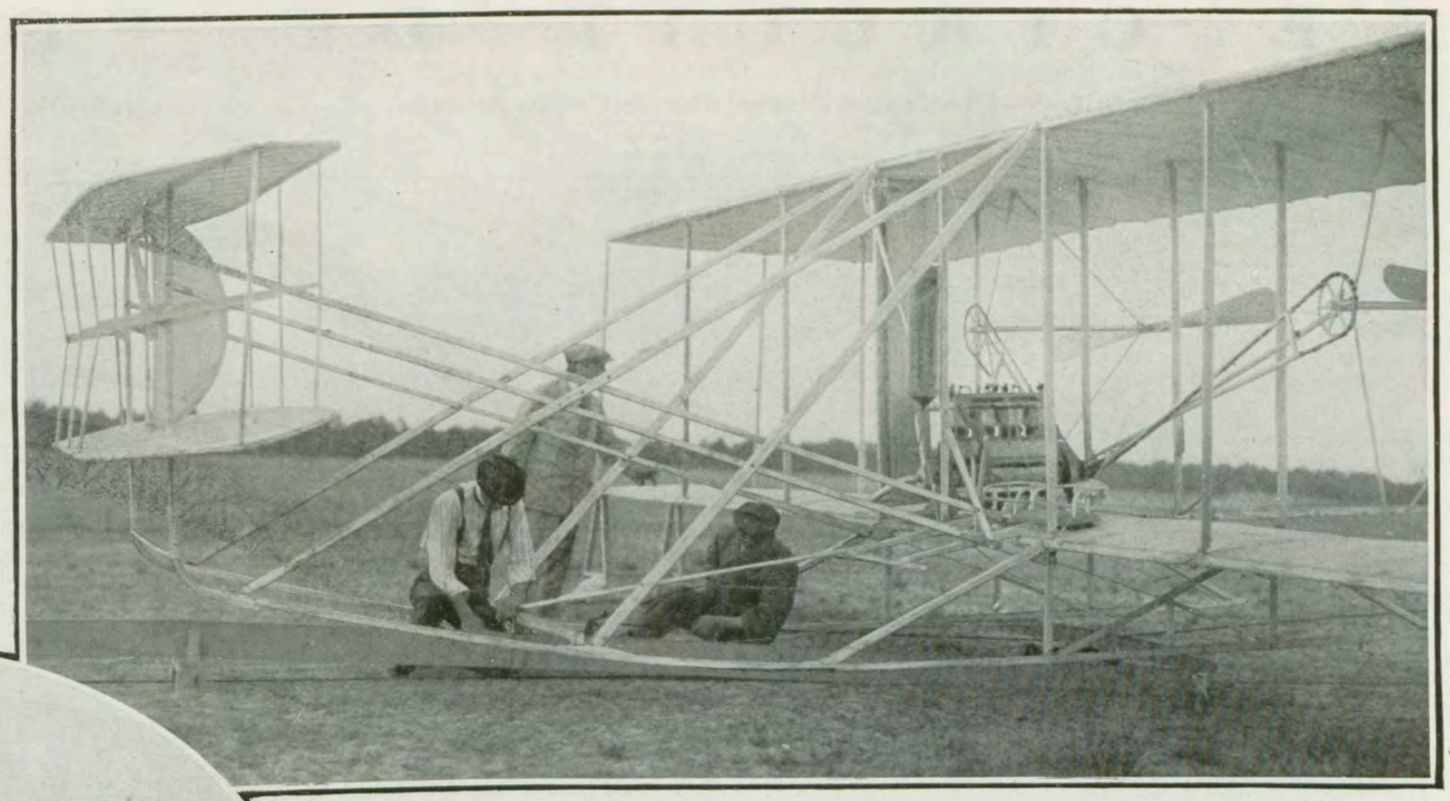


Avant un vol.

W. Wright, avant de s'envoler, regarde si la manœuvre des leviers s'effectue de façon normale.

arrêt l'atmosphère, et tentera alors de passer au-dessus de la ligne des ballonnets maintenus captifs à 25 mètres d'altitude. Dans ces conditions, il sera impossible de ne pas lui décerner un prix qu'il a déjà gagné officieusement.

Le campement Wright se trouve à 2 kilomètres des campements militaires, mais l'aéroplane dispose encore d'une ligne droite de 5 kilomètres, depuis son abri jusqu'au pied de la colline boisée où sombrent les obus dont les éclats parsèment l'immense tapis pourpre de la bruyère en fleur. Au pied de la colline se trouve le poteau du virage, et, pour l'aller doubler, l'aviateur devra voler au-dessus d'un marais, d'un taillis fort épais et d'une petite rivière au flot vif et froid.



W. Wright avant le départ.

Wilbur Wright vient regarder si son appareil est convenablement placé sur le rail de lancement.

Le poteau de virage.

MM. Zens, Bollée et notre collaborateur, François Peyrey, au poteau de virage.

Près du hangar est un léger observatoire d'une dizaine de mètres de hauteur. De son sommet, les officiers surveillent le tir de l'artillerie. Il sera prochainement occupé par la commission de contrôle chargée d'homologuer les deux vols de 50 kilomètres du programme Weiller. Cette commission, que présidera M. Léauté, de l'Institut, comprend, en outre : MM. Henry Deutsch de la Meurthe, baron Henri de Castex, capitaine Ferber, baron de Lareinty, Armengaud, Archdeacon, Ch. Mascart, Hart O'Berg, Léon Bollée, Henri Kapférer, A. Berget, F. S. Lahm, François Peyrey, deux officiers délégués par le ministère de la Guerre et deux officiers délégués par le ministère de la Marine.

Delagrange.

Tandis qu'Orville Wright se taillait la part du lion en s'adjugeant tous les records du monde, notre excellent aviateur français, Delagrange, battait tous les records de France. Rappelons que les ailes de son appareil sont constituées par au tissu caoutchouté Continental.

Nos lecteurs connaissent les conditions du programme Weiller. Ajoutons aujourd'hui que les deux vols devront être exécutés par un vent ayant une vitesse minima de 6 mètres à la seconde, soit 21 kilom. 600 à l'heure.

Après de nombreux vols, dont certains furent accomplis par des vents proches de 20 kilomètres à l'heure, ce fut enfin, le 5 septembre, une envolée superbe de 19 m. 48 s. 2/5 qui enthousiasma les sportsmen émerveillés. Mais un nouvel et bref essor de 3 m. 21 s. causa quelques avaries à l'aile gauche, qui toucha le sol au cours d'un virage trop bas.

Il est à peu près certain que nous aurons l'occasion de parler des grands vols très prochainement.

L'heure en vol mécanique

Cependant, le cadet des Wright, Orville, actuellement à Fort-Myers, près de Washington, où il doit exécuter le programme imposé par le Signal-Corps, réalisait une performance qui vient de soulever l'admiration du monde entier, en même temps qu'elle confirme son espoir en le nouveau mode de locomotion. Le 9 septembre, Orville Wright, après avoir volé pendant 57 m. 31 s. reprenait de nouveau l'atmosphère, et ce nouvel essor, officiellement contrôlé, fut de 1 h. 3 m. 15 s.! Le 12, il volait 1 h. 15 m. 20 s. Si l'aîné des aviateurs n'avait déjà converti, au Mans, les plus sceptiques, ce record prouverait surabondamment que les premiers hommes-oiseaux volent depuis le 17 décembre 1903.

Les expériences de M. Léon Delagrange

Les essais du Mans ont naturellement stimulé l'aviation française. M. Léon Delagrange remporta, à Issy-les-Moulineaux, ces jours derniers, une fort belle victoire sportive et détînt pendant quelques heures, avant qu'Orville Wright ne les lui enlevât à son tour, les records du monde de distance et de durée.

Tableau des plus longs vols en aéroplane

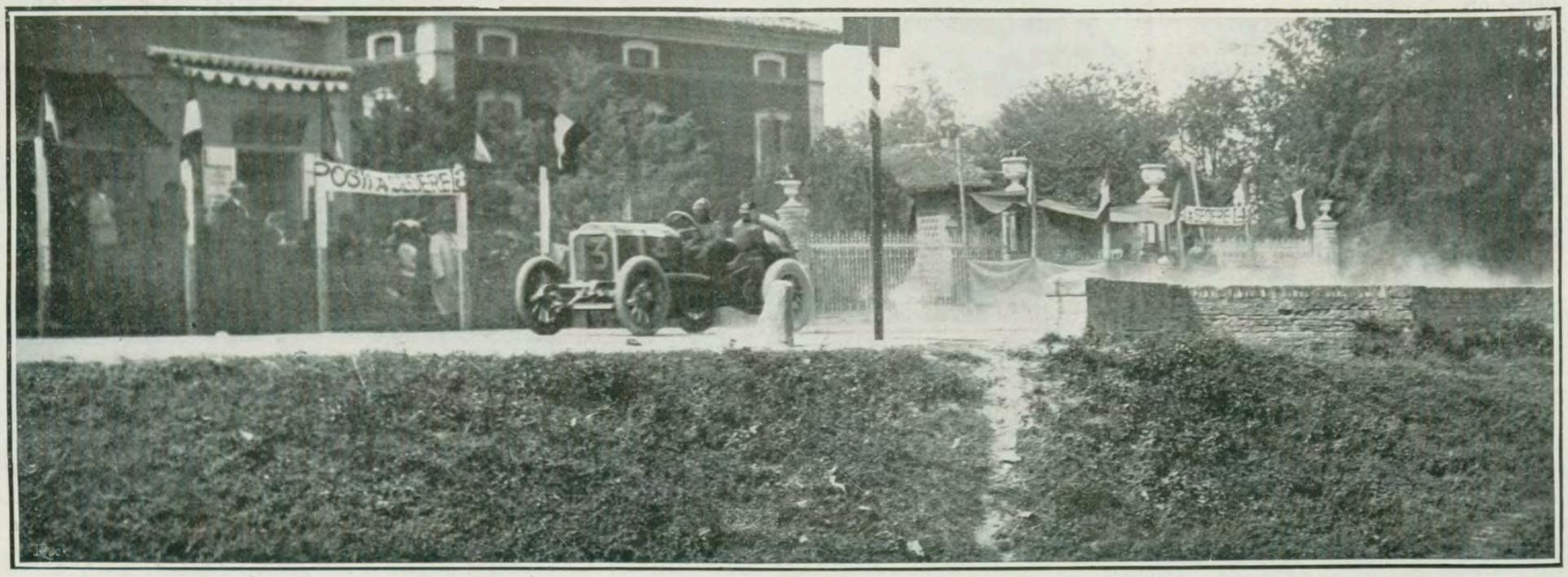
Orville Wright	Wilbur Wright	L. Delagrange	Henri Farman
57 m. 31 s.	19 m. 48 s. 2/5	15 m. 26 s. 4/5	20 m. 20 s.
1 h. 2 m. 30 s.	*(5 sept. 1908)*	*(30 mai 1908)*	*(6 juillet 1908)*
1 h. 5 m. 52 s.		16 m. 30 s.	
(10 sept. 1908)		*(22 juin 1908)*	
1 h. 10 m. 18 s.)	21 m. 43 s. 2/5	28 minutes	
(11 sept. 1908.	*(10 sept. 1908)*	*(7 sept. 1908)*	
1 h. 15 m. 20 s		29 m. 55 s. 4/5	
(12 sept. 1908)		*(8 sept. 1908)*	

Le 6 septembre, par un temps calme, à une allure très régulière, M. Léon Delagrange exécuta quinze fois et demie le tour du champ de manœuvres. Son vol de 29 m. 53 s. 4/5 ne fut interrompu que par manque d'essence. Le temps a été officiellement chronométré, et la distance parcourue régulièrement mesurée : 24 kilom. 727. Le lendemain, l'excellent aviateur munissait son appareil d'un plus grand réservoir, mais une fuite détermina l'atterrissage après une envolée de 28 m. 1 s. 1/5. Le 8 septembre, il volait 29 m. 55 s. 4/5,

François Peyrey.

LE CIRCUIT DE BOLOGNE

Nazarro fait, dans la Coupe Florio, une brillante rentrée ✒ Le vieux champion Henri Fournier manque de peu la première place ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒ ✒



Trucco passe le long du canal.

Trucco a pris la seconde place, à neuf minutes du vainqueur. Il s'est classé premier des concurrents français. Il a couvert le parcours en 4 h. 34 m. 7 s., avec une avance de vingt-deux minutes sur le troisième. (Voiture Lorraine-Diétrich, pneumatiques et jantes amovibles Michelin, magnéto Bosch.)

DÉCIDÉMENT, il faut en faire notre deuil, les voitures de course françaises n'auront pas remporté, cette année, une seule victoire, en Europe tout au moins. Puissent elles être plus heureuses dans les deux épreuves qui restent à disputer de l'autre côté de l'Océan.

Dussè-je paraître envers nos constructeurs français d'une franchise trop brutale, il faut bien le reconnaître, ils n'ont pas été à la hauteur de la situation. Il y avait à Bologne, dans cette région riche de la haute Italie, où il y a une clientèle toute prête pour la voiture vite, la voiture chère, une revanche à prendre de la défaite du Grand Prix. Nous avons certainement eu contre nous, à Dieppe, la déveine ; nous étions peut-être aussi prêts trop tard. Il fallait profiter des deux mois qui séparaient les deux épreuves pour se présenter tous à Bologne en bonne condition. Quelques-uns y furent : Bayard-Clément, Lorraine-Diétrich, Mors, Motobloc. Si le premier n'y trouva pas la récompense de sa constance, le second faillit y remporter la victoire, et peu s'en fallut qu'il y prît, à défaut de la première place, la deuxième et la troisième. Une rencontre idiote avec une borne mit hors de combat, au milieu du dernier tour, un de ses champions.

Mors partage avec le vainqueur la gloire d'avoir deux voitures placées. Mais où était Renault ? où était Brasier ? où était Panhard ? Tous trois ont décliné la lutte. Ils ont le tort que nous avons malheureusement eu déjà plusieurs fois l'occasion de leur reprocher, de ne pas se rendre compte que ce qui importait, c'était moins que tel ou tel triomphât, que de voir la France remporter la victoire. Quand une de nos voitures l'emporte quelque part, c'est l'industrie française qui triomphe, et ce n'est pas seulement le vainqueur, c'est toutes nos usines qui bénéficient de la victoire.

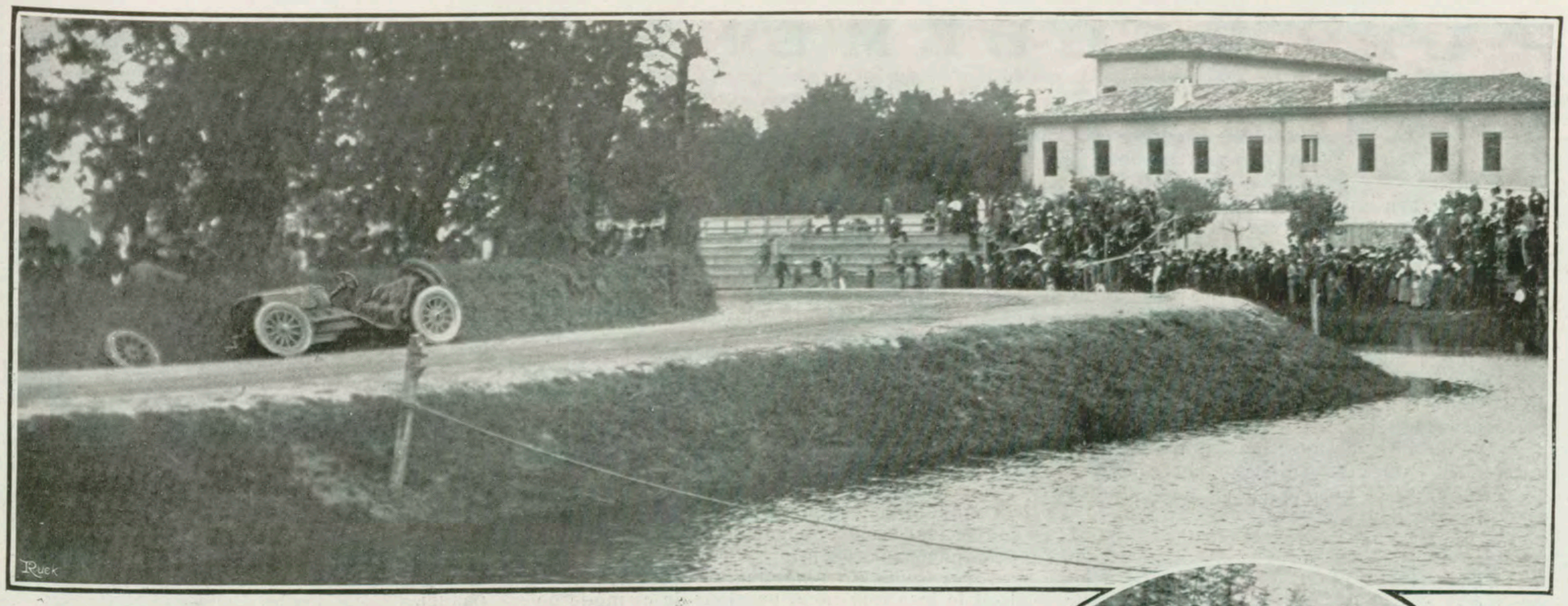
Dans quelques jours, la lutte va recommencer en Amérique. L'Allemagne y sera. Y serons-nous ? Y serons-nous tous ? Je n'ose l'espérer, et cependant, pour employer un terme cher à nos actuels politiciens, le moment est venu de former « bloc » contre la concurrence étrangère qui nous menace, et de chercher au dehors un débouché pour la production de nos usines. Si la chose s'impose moins en Amérique, où les frais sont considérables et où la vente est moins facile, il est inexcusable que de grandes épreuves se disputent à nos portes, en Angleterre, en Allemagne, en Italie, sans que nous soyons tous au départ.

Si la France, malgré ces quelques abstentions regrettables, était encore brillamment représentée à Bologne, il n'en était pas de même de l'Allemagne. Le vainqueur de Dieppe était resté sur sa victoire et son *runner up* l'avait imité. C'était donc une lutte franco-italienne, et on peut dire qu'elle fut passionnante.

S'il est une consolation à notre défaite, c'est que le vainqueur soit

Nazzaro se ravitaille.

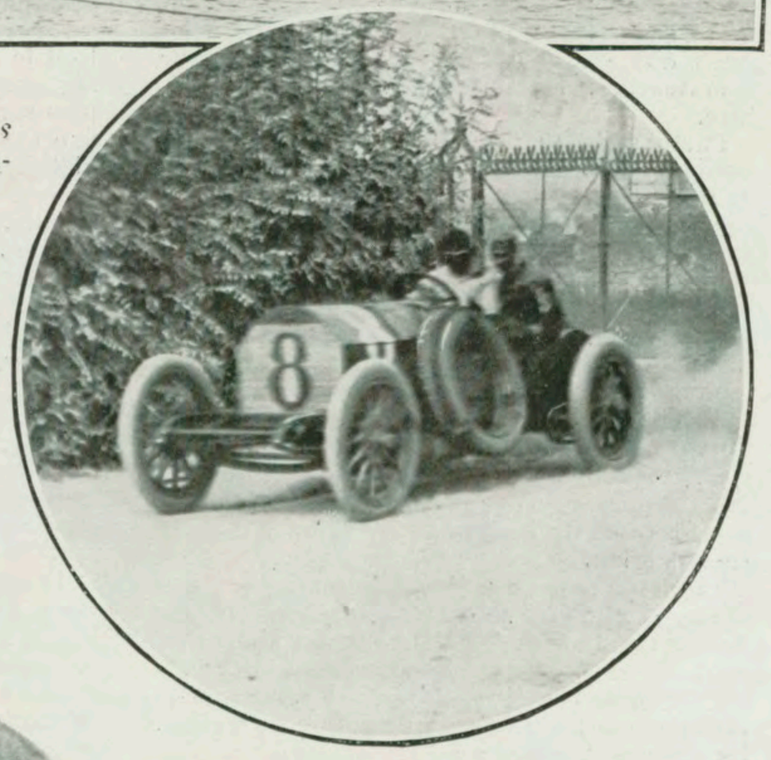
Nazzaro, redevenu favori de la fortune, triomphe, couvrant en 4 h. 25 m. 21 s., à une moyenne horaire de 119 kilom. 746, les 529 kilomètres du parcours ; c'est la plus grande moyenne obtenue en course jusqu'à ce jour. (Pneumatiques et jantes amovibles Michelin, magnéto Bosch.)



L'accident de Minoïa.

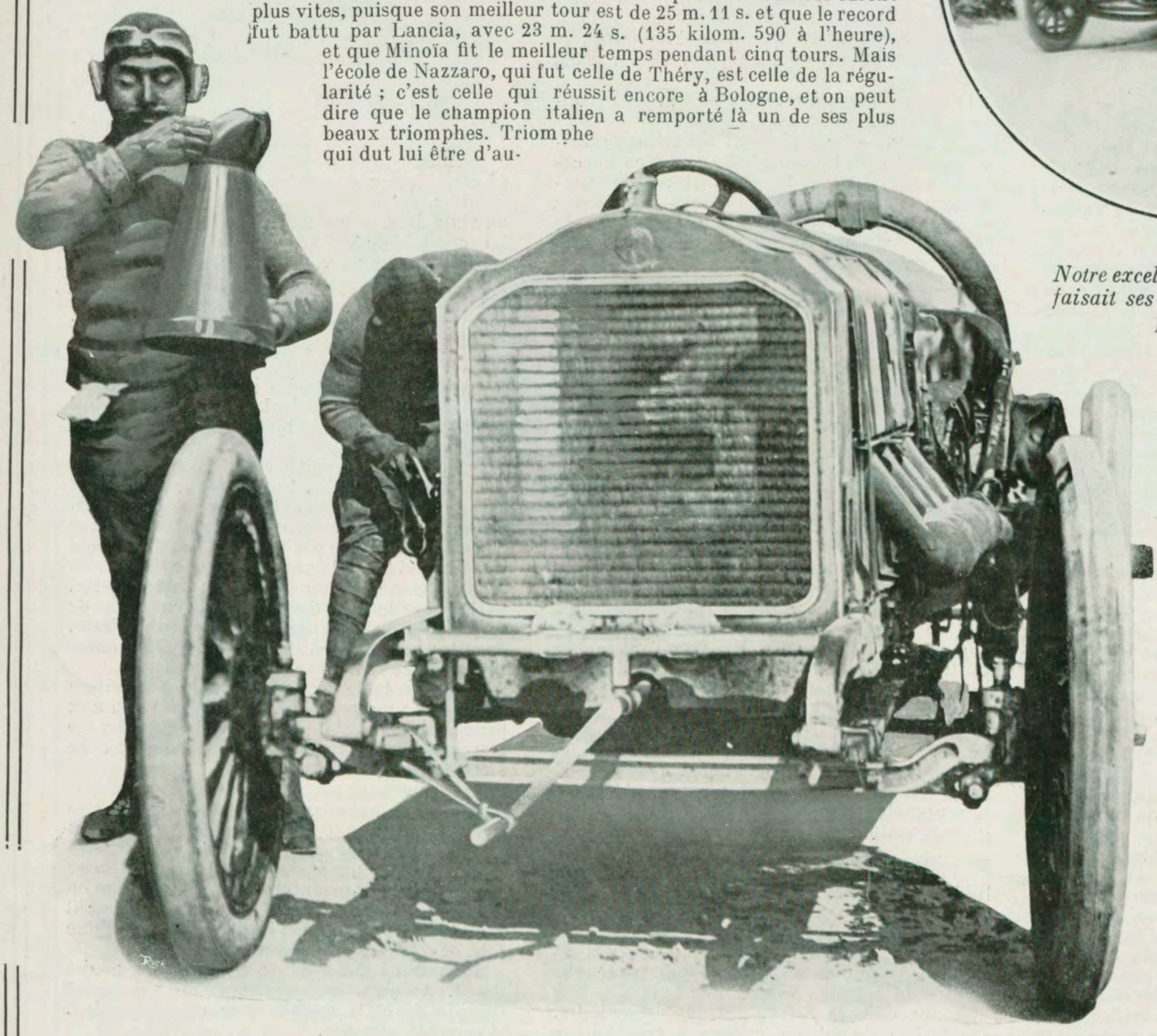
Au cours du neuvième tour, Minoïa, qui était troisième, culbuta dans un virage pris trop vite. Il était à seize minutes du vainqueur. (Voiture Lorraine-Diétrich, pneumatiques et jantes amovibles Michelin, magnéto Bosch.)

Nazzaro. Le grand triomphateur de 1907 a fait sa course ordinaire, de calme et de régularité. Ce fut un peu la répétition du Grand Prix de 1907. Le déboulé foudroyant de Lancia, qui tient la tête pendant quatre tours, menacé successivement par Minoïa, Wagner et Fournier; son arrêt, qui lui fait perdre un temps précieux et, pendant ce temps, Nazzaro, parti plus sagement, remontant tous ses concurrents, d'abord huitième, puis quatrième, puis cinquième, puis second, prenant enfin la tête au cinquième tour et la gardant jusqu'à la fin, pour terminer avec neuf minutes d'avance sur le second. Et cependant d'autres furent plus vites, puisque son meilleur tour est de 25 m. 11 s. et que le record fut battu par Lancia, avec 23 m. 24 s. (135 kilom. 590 à l'heure), et que Minoïa fit le meilleur temps pendant cinq tours. Mais l'école de Nazzaro, qui fut celle de Théry, est celle de la régularité ; c'est celle qui réussit encore à Bologne, et on peut dire que le champion italien a remporté là un de ses plus beaux triomphes. Triomphe qui dut lui être d'autant plus cher qu'il courait devant sa fiancée, dont l'anxiété, pendant l'épreuve, était poignante.



Faroux.

Notre excellent collaborateur et ami, Faroux, faisait ses débuts en course. Il n'a pas été favorisé par la chance.



Un ravitaillement de Trucco.

Il est regrettable que Trucco ait perdu trop de temps dans les ravitaillements, sans quoi il aurait peut-être eu raison de Nazzaro. (Voiture Lorraine-Diétrich, pneus et jantes amovibles Michelin, magnéto Bosch.)

Notre vieux champion Henri Fournier, qui pilotait d'ailleurs une voiture italienne, a fait une rentrée superbe et a bien failli fournir le gagnant, Fournier a montré qu'il n'avait rien perdu de ses qualités d'antan. Il était arrivé à passer Nazzaro et Wagner et il menaçait le troisième de la triplette, Lancia, quand il culbuta dans un virage, au moment où il allait passer premier, puisque, au tour suivant, Lancia s'arrêtait et Wagner abandonnait.

Il y eut d'ailleurs pas mal de déchet, et quelques accidents assez curieux, celui de Landon, descendu dans un canal, et celui de Minoïa qui, tenant la seconde place et pouvant espérer une défaillance de Nazzaro, vint dans un virage, heurter une borne dissimulée dans l'herbe, où il perdit sa roue.

La vitesse atteinte par le vainqueur fut la plus grande obtenue jusqu'ici en course, puisqu'elle a atteint presque 120 kilomètres à l'heure, exactement 119 kilom. 746.

MARCEL VIOLLETTE.

LE REGLEMENT DE 1909

Par H. PETIT

La Commission sportive s'occupe activement d'établir le Règlement du Grand Prix de 1909 — Que sera-t-il ? Nous n'en savons encore rien. Que devrait-il être ? C'est ce que notre collaborateur examine aujourd'hui.

A PEINE les rapides voitures de course sont-elles rentrées au bercail, que l'on s'occupe d'établir les bases du règlement sous les auspices duquel vont être construits les véhicules du Grand Prix de 1909. La Commision sportive de l'A. C. F. fait preuve d'un zèle dont on ne saurait trop la louer : le règlement d'une épreuve n'est jamais trop tôt connu des constructeurs.

Que sera-t-il, ce règlement? On n'en sait rien encore, au moment où nous écrivons ces lignes. Plusieurs propositions doivent être faites et discutées au sein de la docte assemblée. Aussi, est-ce le moment de se demander ce qu'il devrait être.

Limitation de la puissanee du moteur

Nous plaçant à un point de vue absolument général, il convient d'abord d'établir que le règlement d'une course de vitesse doit porter sur le moteur, et, accessoirement, le poids de la voiture.

Partons de ce principe que toute épreuve automobile doit tendre à amener des progrès dans la construction. Le règlement le mieux conçu est celui qui amène le plus grand perfectionnement. Or, qu'a-t-on recherché jusqu'alors ? Une puissance plus considérable à la jante (une restriction, sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure, est imposée par le facteur pneumatique. N'en tenons point compte pour le moment).

Or, comme nous avons déjà eu maintes fois l'occasion de le dire, la puissance à la jante d'une voiture, seule intéressante au point de vue propulsion, est un produit de deux facteurs, la puissance du moteur et le rendement de la transmission.

Limitons plus ou moins directement la puissance du moteur : le constructeur cherchera à donner la plus grande valeur possible au facteur dont il dispose, le rendement de la voiture.

Pour y arriver, il s'efforcera de diminuer le plus possible les causes d'absorption de travail. La voiture y gagnera en perfection et en durée. Ne l'oublions pas, en effet, tout travail absorbé par un organe est non seulement inutile, mais nuisible. Il réapparaît sous forme d'usure des surfaces frottantes, et la chaleur dans laquelle il se transforme n'est employée qu'à vaporiser plus ou moins rapidement les lubréfiants des coussinets ou des engrenages. Or, les pièces de la transmission coûtent cher à établir et à remplacer. Une voiture à bon rendement mécanique sera donc doublement économique, puisqu'elle consommera moins d'énergie et s'usera moins vite.

Le poids. — Réservant encore la question de limite de puissance du moteur, il convient de fixer, pour la voiture, un poids au-dessous duquel elle ne devra pas descendre. Cette nécessité s'explique par le souci d'apporter dans la construction des perfections durables et applicables aux voitures courantes.

Aujourd'hui où, grâce à l'automobile, l'industrie sidérurgique a atteint un degré de perfection que nul n'aurait pu soupçonner il y a quinze ans, on peut construire aussi léger qu'on veut, ou à peu près. Si donc, rien dans le règlement n'empêchait cette orientation mauvaise, on aurait des voitures de 600 kilos portant un moteur de 100 chevaux.

Tout serait calculé au plus juste; le métal travaillerait à un taux voisin de sa limite d'élasticité; le véhicule fournirait probablement les quelques centaines de kilomètres de l'épreuve, et serait bon pour la ferraille ensuite. Pas un client sérieux ne voudrait d'une voiture de tourisme conçue dans cet esprit, où la moindre soufflure dans un organe en amène infailliblement la rupture. Tous les efforts des constructeurs pour obtenir cette légèreté resteraient donc stériles pour l'industrie courante. Il convient évidemment d'y remédier, et les deux derniers règlements n'ont pas manqué de le faire.

Le moteur. — Abordons maintenant la question la plus délicate. Nous avons montré qu'il convenait de limiter la puissance du moteur. Comment va-t-on le faire ?

Dira-t-on aux constructeurs : vous avez toute liberté pour construire votre moteur. Mais nous l'essaierons dans nos laboratoires, et sa puissance, mesurée au frein, ne devra pas dépasser 120 chevaux.

Cette conception trop simpliste amènerait évidemment une apathie et une indifférence complète dans le clan des dessinateurs : aucun effort ne serait fait pour donner au moteur un bon rendement ou même une grande puissance massique.

Il convient donc de fixer à certaines données un maximum, et de laisser les ingénieurs déployer leur science pour la meilleure utilisation des dimensions fixées.

La consommation maxima. — Nous avons dit tout le bien que nous pensions de ce mode de réglementation, et nous n'avons pas caché non plus son presque unique inconvénient, l'aléa énorme qu'il comportait et dont Lancia fut victime.

Nous ne croyons d'ailleurs pas que l'on revienne, pour 1909, aux errements de l'an dernier.

Il serait vivement à souhaiter, cependant, que, quelles que soient les conditions de l'épreuve, on contrôlât officiellement la consommation de chaque concurrent. On ne peut songer à faire, dans une course de vitesse qui doit rester sportive, le classement d'après une formule, mais le spectateur, acheteur de demain, serait heureux d'apprendre que si le premier arrivé a consommé 30 litres aux 100 kilomètres, le second, qui le suit de bien près, n'en a brûlé que 25, par exemple.

Donc, un point à retenir : réclamons le contrôle officiel de la consommation.

L'alésage. — Le règlement à l'alésage maximum reste grand favori. Nous avons eu l'occasion d'en parler trop longuement pour recommencer son apologie, et nous insisterons seulement sur deux points : la valeur de l'alésage maximum et la question des polycylindres.

L'alésage fixé pour 1908 était trop considérable, ou plutôt serait trop considérable pour l'année prochaine.

En effet, les constructeurs, confiants dans les pneus qui les ont trahis, s'étaient dit : La voiture la plus puissante, toutes choses égales, d'ailleurs, doit gagner. Et ils ont accompli des merveilles de construction, si bien que plusieurs d'entre eux ont obtenu une puissance de 140 chevaux.

L'alésage à fixer pour 1909, si le règlement est à l'alésage, ne devra pas dépasser 145 millimètres. On obtiendra des puissances très suffisantes, et probablement des vitesses comparables à celles de 1908. N'oublions pas, en effet, que, pour que la course conserve quelque attrait pour le public, il est indispensable que de grandes vitesses soient atteintes : j'en appelle aux spectateurs du Grand Prix des Voiturettes qui, à peu près tous, bâillaient à se décrocher la mâchoire, et trouvaient que, décidément, c'était bien long.

Les 145 millimètres d'alésage (et non de surface utile, hérésie !) pour les quatre-cylindres feront travailler les constructeurs. Plus intéressants encore seraient des moteurs de 140, qui se rapprocheraient davantage de nos types de grosses voitures de tourisme.

Le moteur Gobron

Il convient aussi de fixer seulement l'alésage des cylindres, laissant les constructeurs libres d'y mettre un ou deux pistons. Le moteur Gobron reprendra ainsi la place et les chances auxquelles il a droit. Le moteur Gobron n'est autre, en effet, qu'un moteur qui, avec une vitesse de rotation relativement faible, permet une détente rapide des gaz du cylindre. C'est, si l'on veut, un moteur à très longue course : un Gobron de 100×200 tournant à 1.000 tours correspond à un moteur ordinaire de mêmes dimensions et de même régime; mais il n'est nullement équivalent, comme on a prétendu le croire à la Commission sportive, à deux moteurs de 100 d'alésage et de 100 de course. Notre camarade Faroux a d'ailleurs justement fait justice de ces conceptions erronées, dans un article de l'*Auto*.

Les six-Cylindres

Les six-cylindres n'avaient pas une surface suffisante de pistons, cette année, pour pouvoir gagner : l'expérience l'a prouvé; les Austin ont fourni une belle course, mais étaient loin du premier. De même Porthos. Il convient donc de calculer leur alésage d'après la formule aujourd'hui universellement admise.

$$\mathcal{L} = K\, D^{2,4}\, C^{0,6}$$

Nous en avons parlé, longuement, à l'occasion du règlement de 1908, et n'y reviendrons pas ici.

Le Pneumatique

Le coup de théâtre qu'a été la course de 1908 a montré qu'il fallait désormais tenir grand compte d'un organe dont on s'était peu préoccupé jusqu'alors dans le calcul des vitesses probables : le pneumatique.

Il est loin d'avoir atteint la perfection des châssis actuels; quand on compare les résultats de 1908 à ceux de 1906 et surtout à ceux de 1907, on est autorisé à affirmer que le pneu n'a pas progressé, au contraire. Or, il est vraisemblable que, pendant les onze mois qui nous séparent du prochain Grand Prix, sa résistance n'aura pas varié brusquement, de façon à déjouer les prévisions actuelles. La course de 1909 sera, sans doute, comme celle de 1908, une course de bandages, et cela a donné lieu à une originale proposition, que nous allons examiner succinctement :

Pas de règlement

Le règlement futur serait... l'absence de tout règlement. Construisez une voiture à quatre roues, à deux places. Mettez dessus le moteur que vous voudrez, un monocylindre de 100 d'alésage ou un six-cylindres de 200 millimètres; donnez-lui un poids de 300 kilos ou de 2 tonnes; tout est permis. On ne vous demande que d'arriver premier.

La vitesse atteinte par une voiture est une fonction qui comporte de multiples variables : puissances à la jante, poids, forme extérieure, pneumatiques... C'est cette dernière variable qui viendra tempérer les imaginations extravagantes qui voudraient nous produire des voitures de 2 tonnes munies de moteurs de 300 chevaux.

Si l'on prend comme variable principale la puissance à la jante, toutes les autres étant supposées fixes, il semble bien établi, aujourd'hui, que la vitesse, qui croît d'abord avec la puissance, passe par un maximum pour une certaine valeur de la variable, et décroît ensuite quand cette puissance continue d'augmenter.

Il appartiendra donc aux concurrents de déterminer le type de la voiture de vitesse, dans tous ses détails, dans sa généralité absolue, puisque rien ne sera fixé d'avance.

Et le spectacle sera peu banal et suscitera un intérêt sans précédent, lorsqu'on verra aux prises, par exemple, une soixante-chevaux de 600 kilos avec une deux cents-chevaux de 1.200 kilos.

Nous revenons en arrière, dira-t-on ? Pourquoi pas, si nous avons constaté qu'en matière de vitesse pure, bien des choses étaient des inconnues pour nous, qui ne pouvaient être fixées que par la sanction de l'expérience ?

La construction automobile a été tenue en lisière peut-être d'une façon trop serrée : il convient de lui lâcher la bride, ne fût-ce qu'une fois, et à titre d'expérience.

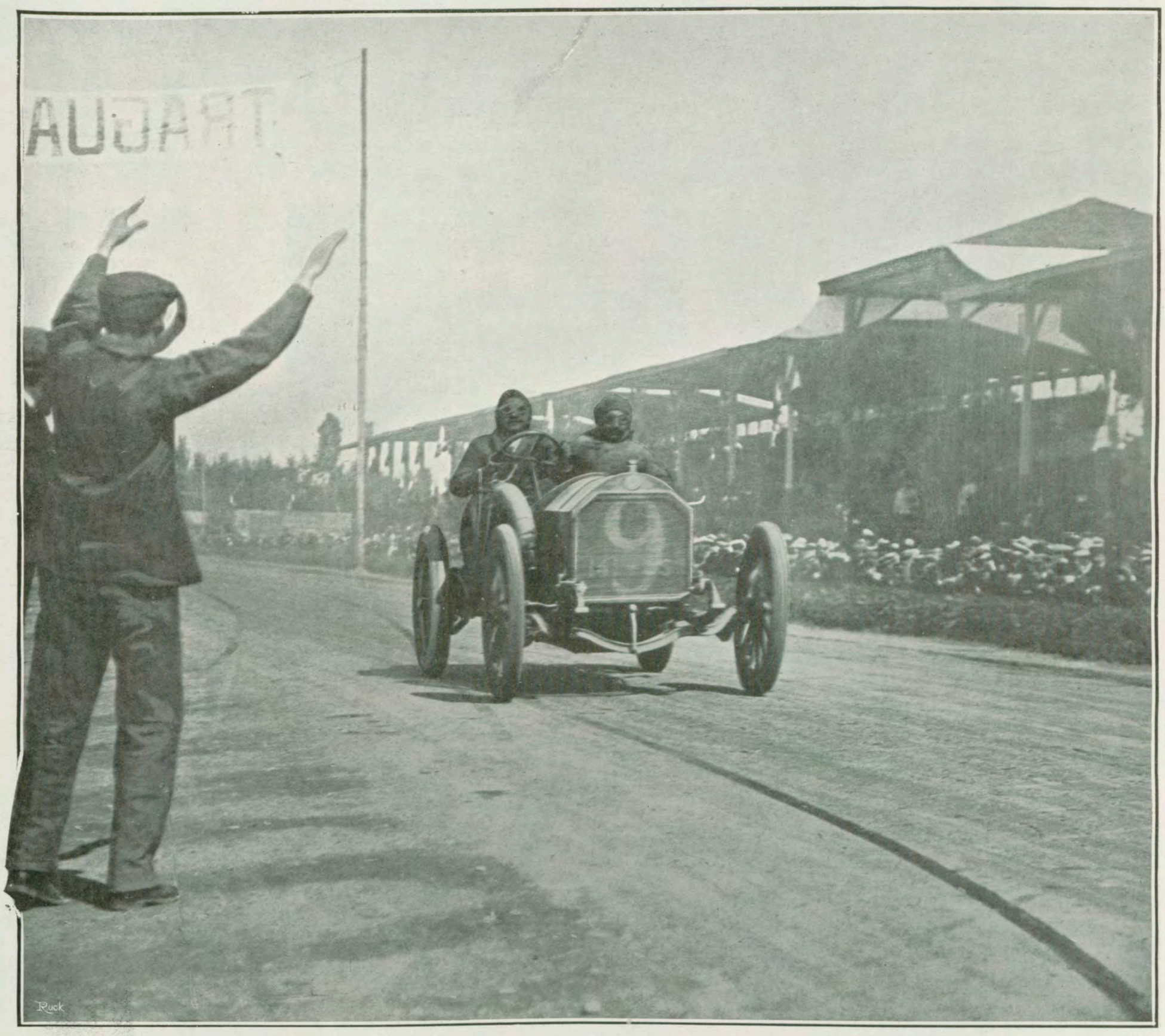
Souhaitons donc de voir aboutir le projet de M. Arnoult, qui serait parfait s'il tenait compte de cette malheureuse consommation, si souvent sacrifiée.

Nous nous réservons, d'ailleurs, de l'étudier plus en détail s'il a l'honneur de la consécration officielle.

H. PETIT.

LA TARGA BOLOGNA

La Targa Bologna a valu à l'industrie française une belle victoire. C'est en effet une voiture française qui a triomphé des 13 voitures italiennes coalisées contre elle.



L'arrivée de Porporato, vainqueur de la Targa Bologna.

Porporato a remporté la Targa Bologna, couvrant les 423 kilom. 040 du parcours en 4 h. 5 m. 6 s. à une moyenne de 105 kilom. 485 à l'heure. Il est à remarquer que Porporato a remporté la victoire avec une voiture n'ayant que 120 m/m d'alésage, alors que les Italiens avaient tous des 130. C'est la première fois que la France remporte en Italie une victoire dans une épreuve de grosses voitures. (Voiture Bertiet, Pneumatiques Dunlop, magnéto Bosch.)

Les jours se suivent et ne se ressemblent pas. Jamais occasion fut meilleure d'appliquer ce vieux et ressassé proverbe. La France, battue, le dimanche, dans la Coupe Florio, prit sa revanche le lendemain, dans la Targa Bologna. Et quelle revanche! Au départ, trois voitures françaises étaient en ligne : une Berliet, une Lorraine-Dietrich, une Darracq, contre 13 voitures italiennes : 3 Bianchi, 3 Junior, 2 Franco, 2 S. P. A., 1 Fiat, 1 Diatto et 1 Zust. La chance des Français, qui était considérée la veille comme de tout premier ordre, semblait donc bien compromise dans l'épreuve du lendemain, d'autant qu'aucune des trois voitures n'avait été engagée officiellement par son constructeur. La Darracq et la Dietrich étaient des voitures appartenant à des particuliers, quant à la Berliet c'était un châssis de 40-chevaux, que l'excellent coureur Porporato avait demandé à l'usine de vouloir bien lui confier.

La Targa Bologna était disputée sous le même règlement que la Targa Florio, c'est-à-dire ouverte aux voitures de 130 millimètres maximum d'alésage, pour 4 cylindres, le type classique du grand tourisme. Seul, Porporato avait un alésage qui ne dépassait pas 120 millimètres; il y avait, il est vrai, un handicap au poids, mais dans lequel le 120 était précisément, à égalité de rendement, désavantagé. Et cependant ce fut Porporato qui triompha.

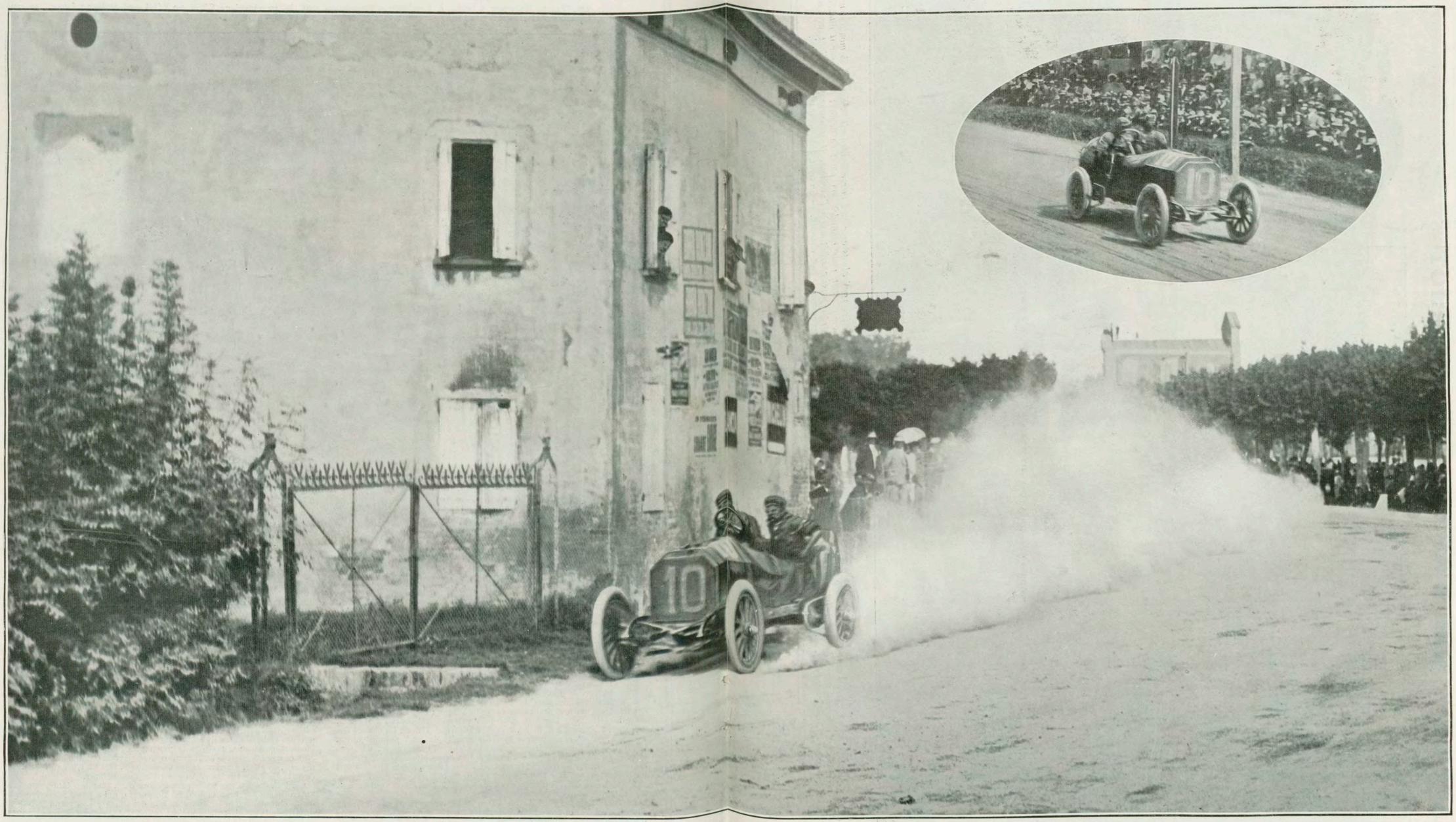
De même que la veille, l'épreuve était admirablement organisée. Il est vrai qu'il y avait moins de monde. C'est là l'écueil des meetings en deux journées ; si l'on fait courir les voitures moins vite les premières, on risque d'abîmer la route pour le grand jour, si on les remet à la seconde journée, la lutte a des chances de se disputer devant des banquettes.

Le premier départ fut donné à 6 heures précises par l'excellent chronométreur Marley. Je n'ai pas besoin de dire qu'il fut pris en vitesse, comme tous ceux qui le suivirent. Il n'y avait là comme conducteurs que des Italiens qui, s'ils sont remarquablement adroits, sont aussi terriblement audacieux, mettons même imprudents. C'est peut-être à cette audace que l'on doit le petit nombre des arrivées. Comme dans la Coupe, il y eut, en effet, 5 arrivants sur 16 partants, soit 68 0/0 de déchet! Ces circuits à grande vitesse sont de terribles éliminateurs.

C'est Franchini qui passe premier aux deux premiers tours, remplacé au troisième par Brambilla, mais Porporato, qui a passé succesivement de la cinquième à la troisième et à la deuxième place, prend la tête au quatrième tour, et, malgré un bon retour d'Appendino au dernier tour, finit sans avoir été inquiété, couvrant les 423 kilomètres en 4 h. 5 m. 6 s., ce qui représente une vitesse moyenne de 105 kilom. 485 à l'heure. Et l'on vient nier le progrès dû à la course de vitesse, quand on pense que cette moyenne est la même que celle obtenue à la Sarthe en 1906, avec des moteurs de 180 d'alésage! 60 millimètres — un tiers — en moins, et même résultat final!

F.-A. Wheel.

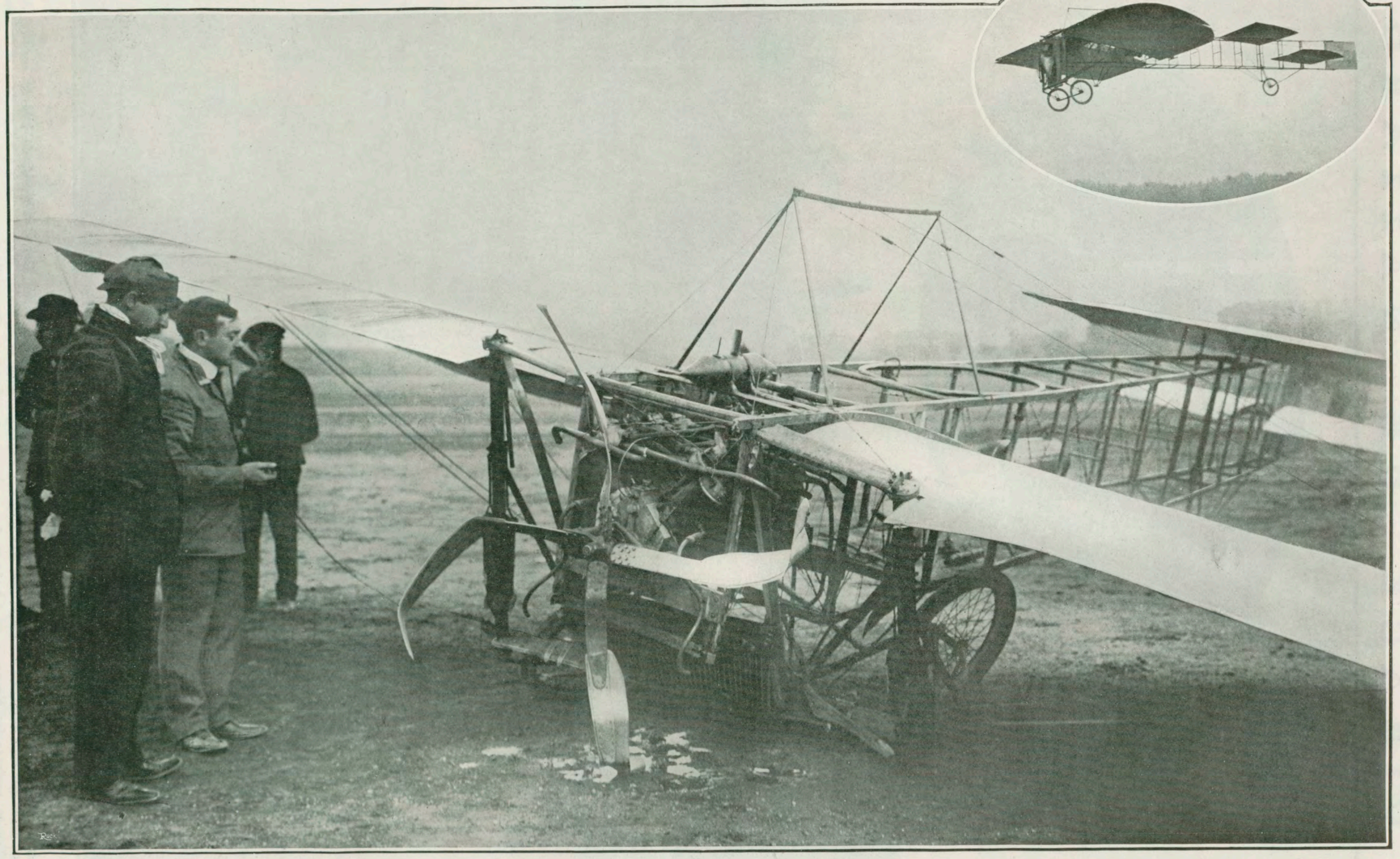
LE CIRCUIT DE BOLOGNE — UN VIRAGE DE NAZZARO



LE VAINQUEUR DU CIRCUIT DE BOLOGNE AU DERNIER TOUR ET A L'ARRIVÉE

La lutte, pendant les 528 kilomètres 880 du parcours, fut passionnante. Ce fut d'abord le foudroyant déboulé habituel de Lancia, talonné de près au premier tour par Minoïa et Wagner. A partir du second tour, le fougueux conducteur italien paraissait prendre le meilleur, établissant le record du tour en 23 m. 24 s., à une moyenne de 135 kilom. 590 à l'heure. Il conservait l'avantage jusqu'au cinquième tour. Fournier l'avait longtemps menacé, mais une chute malencontreuse dans un virage l'avait mis hors de combat. A mi-distance, une panne arrêtait Lancia, qui était forcé de passer de longs instants à la réparer. Dès lors, Nazzaro prenait la tête, qu'il ne devait plus abandonner, malgré les chaleureux efforts de Garcet d'abord, de Trucco ensuite. Minoïa, qui avait paru redoutable, avait cassé une roue dans une rencontre avec une borne. L'ordre d'arrivée se fit ainsi : Nazzaro, en 4 h. 25 m. 21 s., à une moyenne de 119 kilom. 746 à l'heure ; Trucco, premier des Français, en 4 h. 34 m. 7 s. ; Cagno, en 4 h. 56 m. 12 s. ; Demogeot, en 4 h. 57 m. 11 s. ; Lancia, en 5 h. 8 m. 51 s., et Garcet, en 5 h. 22 m. 7 s. Il y avait 17 partants. La voiture de Nazzaro était munie de pneumatiques Michelin et de magnéto Bosch.

L'ACCIDENT DE L'AÉROPLANE BLÉRIOT

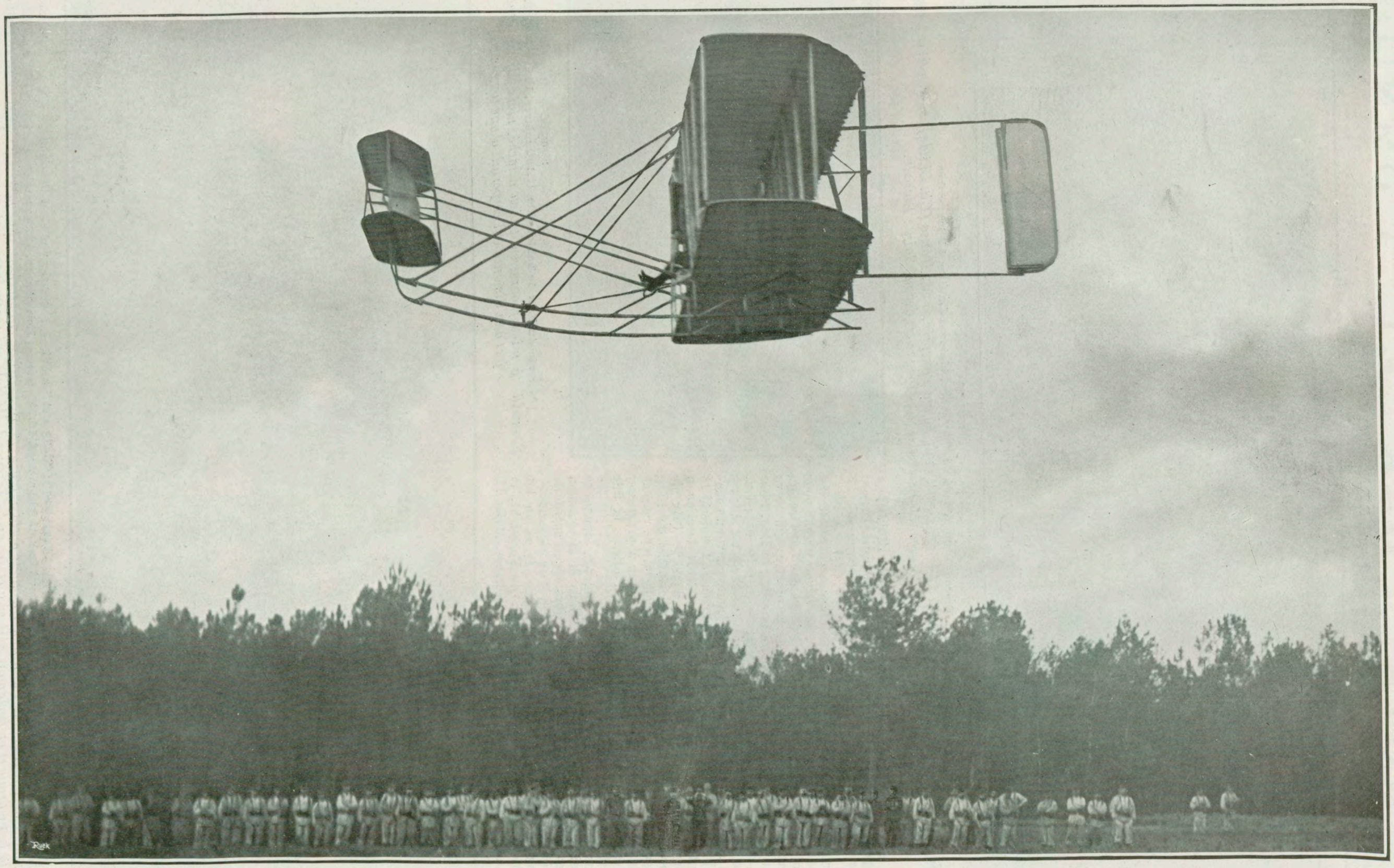


L'APPAREIL APRÈS LA CHUTE

Le 12 septembre, M. Blériot a tenté diverses expériences avec son aéroplane qui, malgré un vent violent, s'était élevé les jours précédents avec une merveilleuse facilité. Samedi, il monta à une hauteur d'une dizaine de mètres. Arrivé au milieu du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, Blériot voulut virer court pour rejoindre son point de départ; son appareil atteignit quinze mètres et retomba lourdement à terre. L'aéroplane fut complètement démoli, ainsi que le montre notre photographie, prise aussitôt après l'accident. Heureusement, le brillant aviateur n'a eu aucune blessure. Nullement ému, M. Blériot va se remettre au travail et préparer un monoplan mû par un moteur de cent chevaux. — En haut, l'aéroplane Blériot en vol.

(Cliché de notre envoyé spécial.)

L'ENTRAINEMENT AU CAMP D'AUVOURS

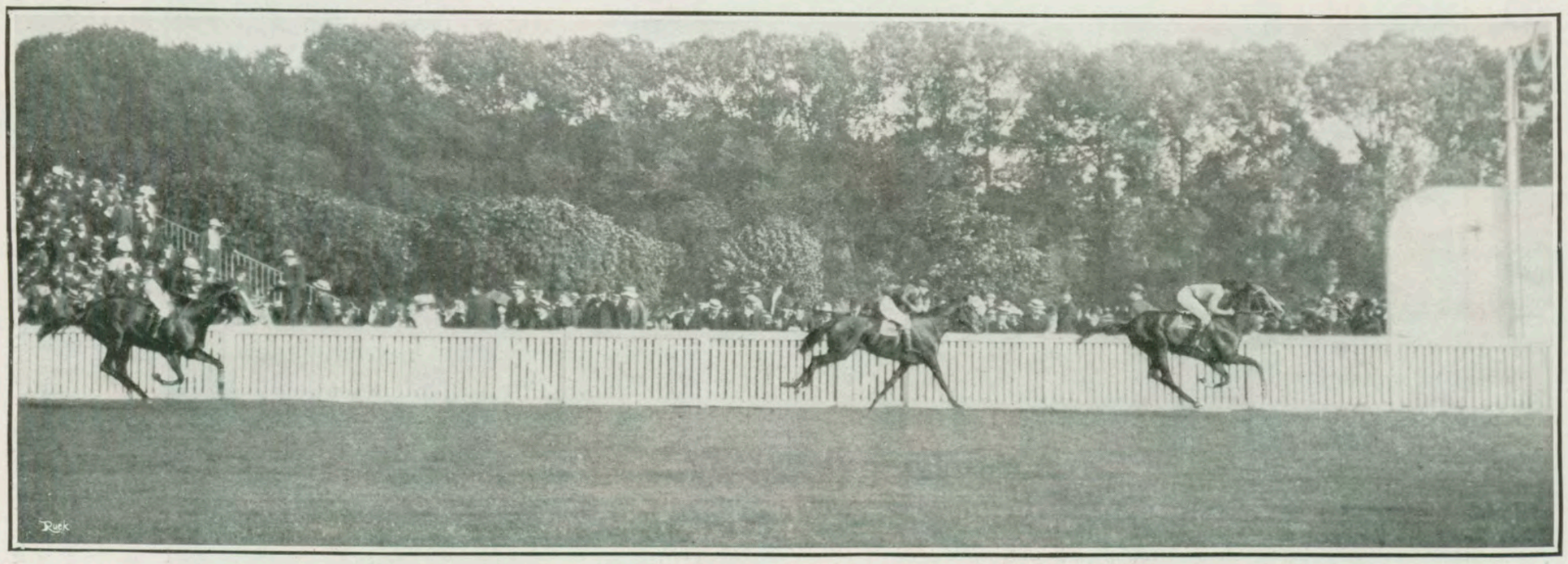


LE VOL DE WILBUR WRIGHT, LE 10 SEPTEMBRE

Wilbur Wright, sans arriver encore à réaliser les merveilleuses performances de son frère Orville, continue son entraînement méthodique. Il ne cherche pas à faire tout de suite des parcours d'une heure dans l'air, il ne les tentera que lorsqu'il sera sûr de son moteur. En attendant, il exécute de très beaux vols. Delagrange est resté 29 m. 55 s. 4/5 en l'air, Wilbur n'a pas dépassé 21 m. 43 s. 2/5, mais les virages en huit, la hauteur à laquelle il évolue prouvent qu'il est fort en avance sur ses rivaux français. La photographie que nous donnons a été prise, le 10 septembre, lors du plus long vol de Wilbur Wright : cette performance a été accomplie à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure et Wilbur a été obligé d'atterrir par suite d'une panne de moteur.

LE ROYAL OAK ET L'OMNIUM

Par RENÉ RIONDET



Médéah Mafia II Sauge Pourprée

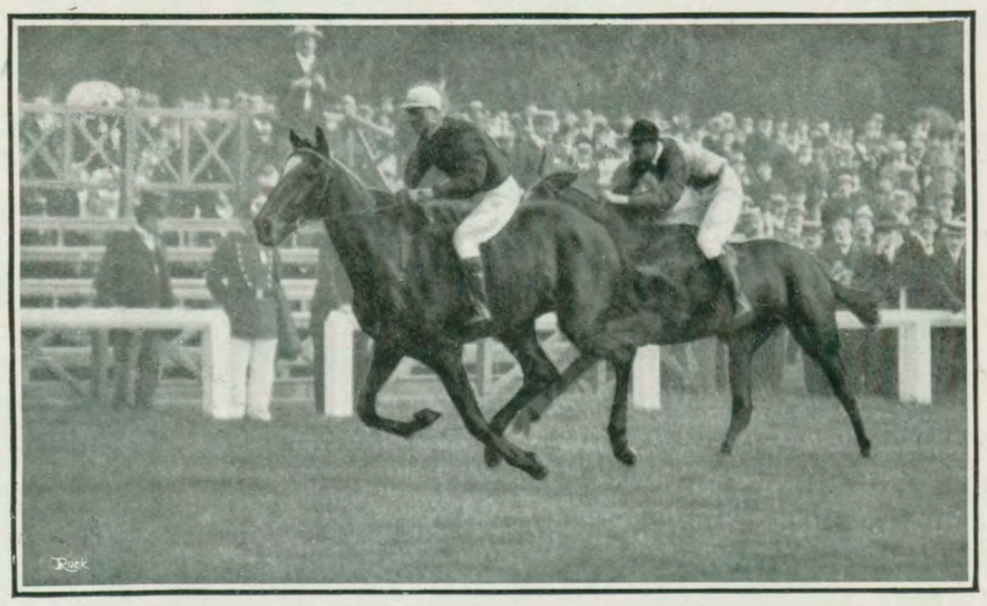
L'arrivée du Prix de Flore. (2.100 mètres, 25.000 francs, Maisons-Laffitte, 11 Septembre.)

Sainte Livrade a mené. Dans la ligne droite, Mafia II la dépassait, mais Sauge Pourprée, à M. Hanse (Ch. Childs), survenait et l'emportait d'une longueur et demie. Médéah, troisième, à trois longueurs devant Sainte Livrade.

Le Prix de Flore nous montre la meilleure pouliche ; le Royal Oak, qui devait nous montrer le meilleur poulain, est remporté par une pouliche, tout comme l'an dernier

PENDANT la dernière semaine, l'intérêt s'est concentré sur les courses de chevaux âgés. Les deux ans, sans avoir chômé pour cela, ont moins attiré l'attention ; ils semblent mettre un certain raffinement à nous laisser avaler en paix, ce qui ne va pas sans peine, la défaite de leur crack, Méhari, par Hag to Hag. Pour compenser la cruelle désillusion qu'elle a éprouvée en cette occasion, l'écurie Edmond Blanc continue sa moisson de lauriers ; elle est d'ailleurs admirablement armée pour la lutte et son lot de jeunes chevaux constitue un ensemble très remarquable par son homogénéité. Les derniers vainqueurs sont Taupin, La Provocante et Union. Cette dernière a produit une bonne impression lors de ses débuts, dans le Prix de Sablonville ; après avoir paru surprise par le déboulé initial de King Henry, elle a gagné, par le cœur, dans un style excellent. Or, comme elle a couru très verte, il est probable qu'elle a beaucoup à progresser et qu'on peut fonder sur elle de grands espoirs : c'est d'ailleurs la fille de deux gagnants du Grand Prix.

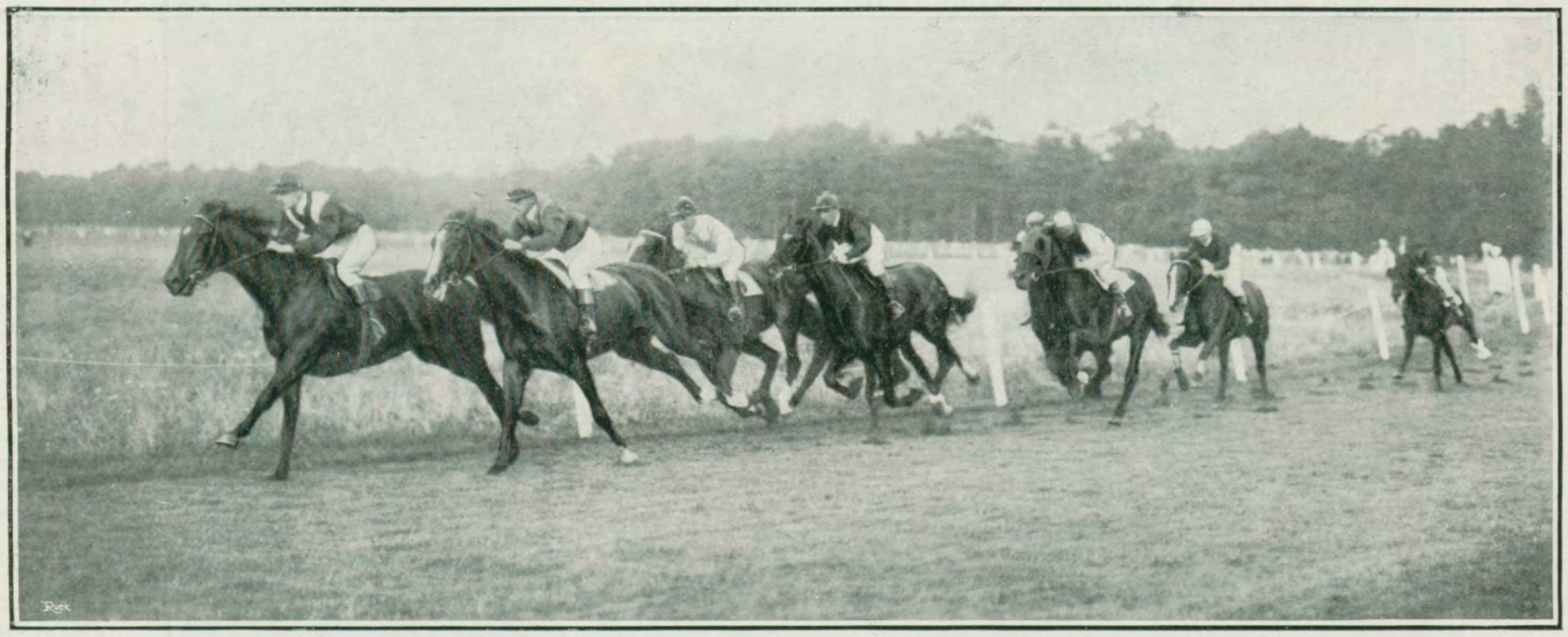
Mais revenons à nos trois ans. « Tel qui rit vendredi, dimanche pleurera » ; ainsi pourraient se résumer nos impressions de la semaine. Et en effet, nous avons bien ri vendredi, tellement nous étions satisfaits d'avoir assisté à une victoire qui semblait la sanction d'un classement définitif, le couronnement d'une régularité sans égale. Dans un lot composé des Médéah, l'héroïne du Prix de Diane, de Foresight, la gagnante du La Rochette, et de trois excellentes pouliches, Mafia II,



Union Stromtid

L'arrivée du Prix de Sablonville. (1.100 mètres, 10 000 francs.)

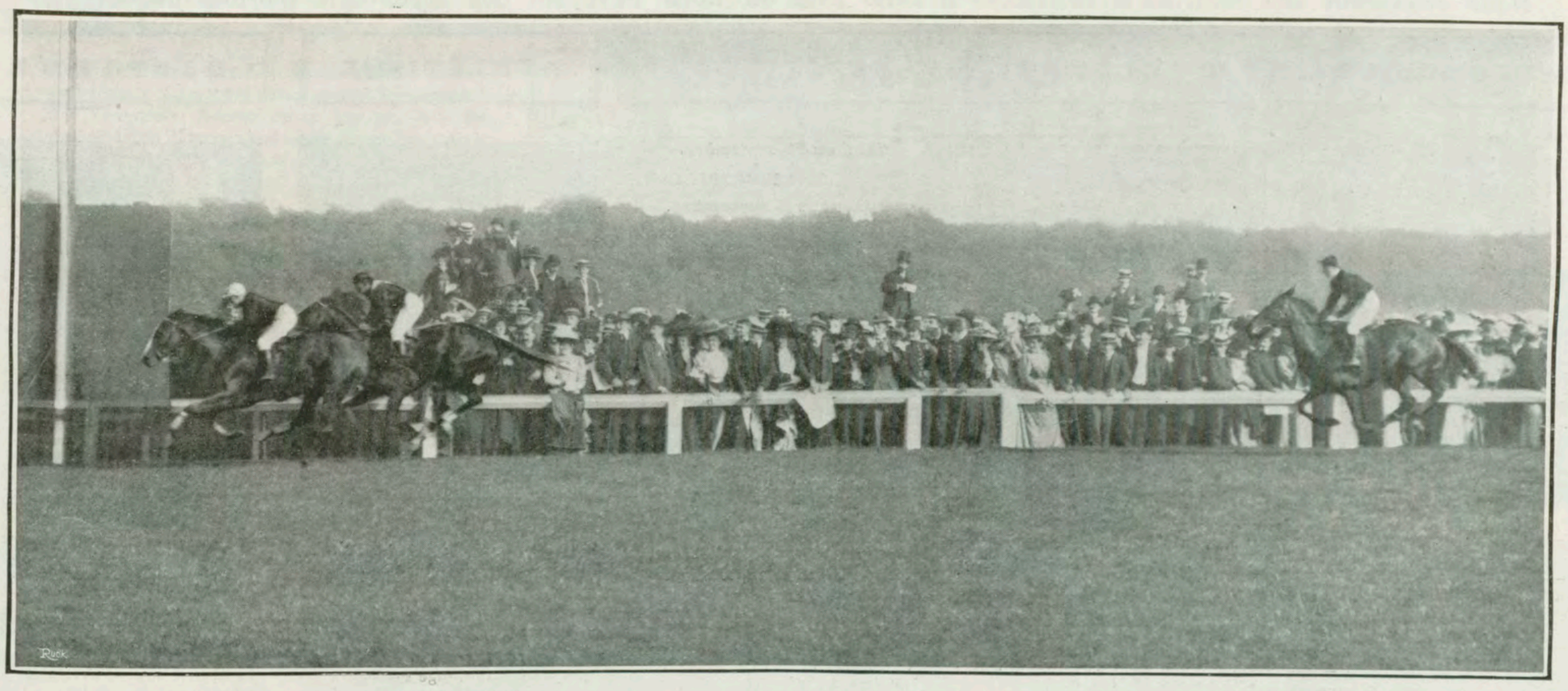
Stromtid, à mi-parcours, était bien détaché, mais Union venait très fort à la distance et l'emportait d'une longueur.



Gambaiseuil Gigolo II Faunillane Holbein et Sea Sick Souvigny et Sinaï Médéah Val Suzon

La descente dans le Prix Royal Oak. (3.000 mètres, 50.000 francs, Longchamp, 13 Septembre.)

Gambaiseuil a mené devant Gigolo et Faunillane. Dans le dernier tournant, Sea Sick se rapprochait, il dépassait les chevaux de tête à l'entrée de la ligne droite et on acclamait déjà sa victoire probable, quand Médéah, qui revenait très fort, surgissait brusquement.



Médéah Sea Sick Holbein

L'arrivée du Royal Oak.

Après une courte lutte, Médéah, à M. Edmond Blanc (G. Stern), prenait le meilleur et battait très nettement Sea Sick d'une demi-longueur. Holbein était troisième, devant Faunillane.

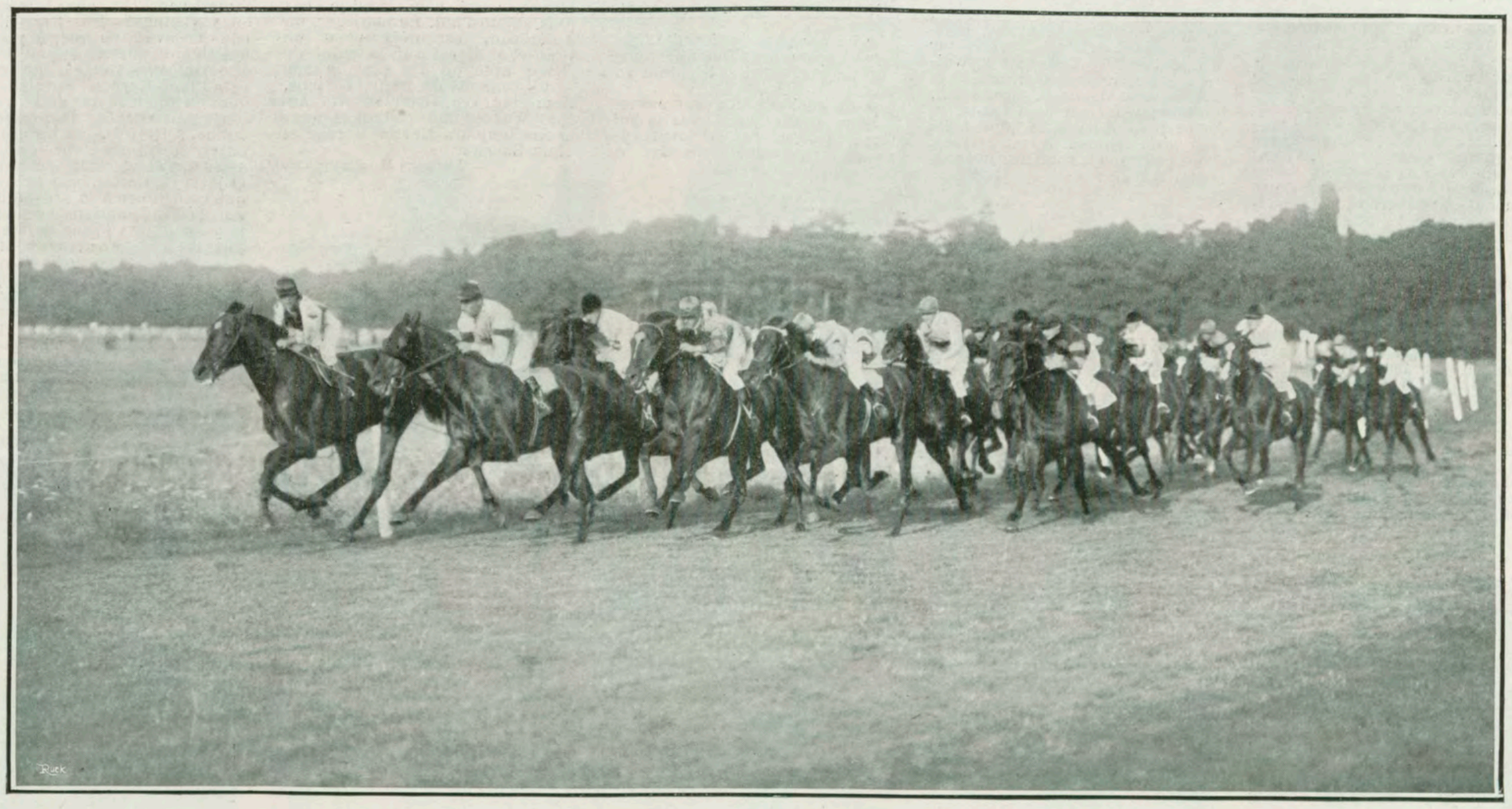
Sainte Livrade et Amande, Sauge Pourprée a fait preuve à nouveau de la supériorité qu'elle avait montrée à deux ans sur tous ses contemporains, et que des incidents avaient empêchée de s'affirmer nettement au cours de sa troisième année.

Bref, le cœur rasséréné par ce résultat du Prix de Flore, nous nous acheminions vers Longchamp, en nous disant : « Nous avons vu vendredi la meilleure pouliche de l'année, aujourd'hui nous allons applaudir dans le Royal Oak le meilleur poulain de la génération » ; et déjà, nous entrevoyions le partage de la suprématie entre ces deux champions : Sauge Pourprée et Sea Sick.

Malheureusement l'événement n'est pas venu confirmer cet espoir et Sea Sick a été battu d'une demi-longueur par Médéah, qui, l'avant-veille, se plaçait à quatre longueurs et demie derrière Sauge Pourprée. A le prendre au pied de la lettre, ce résultat semble trop flatteur pour cette dernière : il doit y avoir quelque chose qui nous échappe ; peut-être le train a-t-il été mené par à coups dans le Royal Oak ? peut-être aussi Sea Sick n'est-il pas encore revenu à sa meilleure forme ? Toujours est-il que nous voilà réduits à faire des réserves et à chercher des explications. Sur sa course dans le Grand Prix de Paris, il avait paru que Médéah ne tenait pas la distance ; sa victoire du Royal Oak tend à prouver le contraire. Il faut ajouter, d'ailleurs, que la plus grande part de son succès revient à son jockey, G. Stern. Il l'a maintenue très sagement en queue du peloton ; admirablement servi par l'allure ralentie de la course, il a su patienter jusqu'au milieu de la ligne droite, pour venir régler d'une façon irrésistible Sea Sick, qui semblait avoir course gagnée. Encore une illusion qui s'en va, sans que nous osions reporter toute notre admiration sur Médéah.

L'Omnium a été un handicap très réussi ; un grand nombre de partants pas de favori, une course très embrouillée, enfin à l'arrivée un outsider, dont les bonnes performances remontaient au mois d'avril. Pour ce genre d'épreuves, tout cela constitue le comble du succès.

René Riondet.



La descente dans l'Omnium. (2 400 mètres, 25.000 francs.)

Les chevaux s'élançaient en groupe serré. Drapeau prenait le commandement. Le peloton restait très compact jusque dans le dernier tournant. A l'entrée de la ligne droite, Olive était en tête. Viscos, à M. Braquessac (Berteaux), se détachait à la hauteur des tribunes et résistait à une attaque de Valseuse, pour l'emporter d'une longueur.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

M. Léon Barthou, ministre, vient de se rendre à Issy, prouvant ainsi que le gouvernement s'intéresse enfin à l'aviation.

GARE AU CHIQUÉ !

La lutte est ouverte entre les hommes volants. D'Auvours aux Moulineaux et d'Issy au fort Myers, les performances se succèdent; les records tombent... et parfois les aviateurs aussi, tel ce pauvre Blériot, qui fit, samedi dernier, une chute de 15 mètres. Fort heureusement, une de ses ailes toucha le sol assez tôt pour empêcher le capotage complet. Il s'en tira sans blessures, mais le malheureux oiseau fut détruit à jamais !

Les exploits des hommes oiseaux font la joie des photographes et leur désespoir à la fois. Nos aviateurs ont coutume de s'élever de fort bonne heure, d'opérer dans le brouillard et de se tenir loin des objectifs. Mais comme les photographies de leurs performances sont très demandées, il faut parfois concilier les exigences de l'actualité avec les difficultés de l'opération, grâce aux beautés du truquage.

C'est ainsi qu'on a pu voir, la semaine dernière, chez un de nos grands illustrés hebdomadaires, une superbe photographie de Wright en plein vol au-dessus du camp d'Auvours. Cette photographie, dans laquelle l'appareil en plein profil occupe le milieu de la plaque, aurait été des plus intéressantes, si elle avait été authentique. Elle ne l'était malheureusement pas.

Notre confrère a été évidemment trompé par un photographe manceau... facétieux, qui lui a envoyé une épreuve obtenue en reportant sur une vue quelconque, prise pendant une expérience au camp d'Auvours, une autre vue de l'appareil en l'air, et en grattant, dans le fond du cliché, l'aéroplane qui s'y trouvait déja, tout près du sol. Il est facile de s'en rendre compte par la direction du regard de tous les spectateurs, dont pas un seul ne lève les yeux au ciel.

Nous publions ici, au surplus, une vue du cliché qui a servi au truquage et sur lequel l'aéroplane figure deux fois, l'une très haut, au milieu de la plaque, et l'autre sur la droite, près de terre.

Nous avons souvent à nous défendre nous-mêmes contre des tentatives de ce genre, c'est pourquoi nous ne pouvons guère nous étonner si parfois s'y laisse prendre quelque confrère plus naïf.

F.-A WHEEL.

Au meeting de Royan, le concours de tourisme a obtenu un vif succès : quatorze concurrents se trouvaient au départ.

CYCLISME

Lapize s'est classé premier dans le Bol d'Or amateurs. Il a couvert, dans les six heures, 226 kilomètres.

COUREURS D'HIER...

A PROPOS des débuts de Bourrillon, l'ancien champion du monde cycliste, à l'Opéra-Comique, il nous a semblé intéressant de rechercher ce que sont devenus les étoiles et les comparses de jadis. Cette liste ne manquera pas d'imprévu.

Henri Desgrange est devenu directeur de l'*Auto;* Meyer, Terront, Henry Loste, Ernest Loste, Denesle, Mathieu, Lamberjack, Bourotte, Bocquillon, Cottereau, Dary, Osmont, Demeester, Fournier, Banker, Houben, Huet, Tomaselli, Lanfranchi, Champion, Corre, Baugé, Lesna, Dubois, Rivierre, Maurice Farman, Piette, Morin, sont restés fidèles au sport et se consacrent soit au cyclisme, soit à l'automobile comme constructeurs ou représentants. D'autres coureurs ont pris des directions opposées : Meyers est brasseur à Maestricht, Jalu a une exploitation de sucre en Amérique, Tricot est barman, Dijon, cocher, Thibaudin, marchand de vins, Dumont, dans les pompes funèbres, Antony Debray, propriétaire d'une écurie de courses, Gaby, dans une exploitation de caoutchouc au Pérou, Lambrecht et Durand, directeurs de vélodromes, Muringer, colon à Madagascar, Courbe, négociant à Arras, Zimmerman, propriétaire d'hôtel, Tom Butler, acrobate cycliste, Murphy, policeman, Arend, marchand de tabac, Protin, imprimeur à Liège, Parlby, bookmaker, Walters, tailleur, Masson (Nossam) et Deschamps, docteurs, Grandjean, gentleman farmer au Canada, et enfin Jaap Eden a la plus belle des professions... il est rentier. C'est celle que je souhaite aux coureurs actuels !

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 6 au 10 septembre.

AUTOMOBILISME

Dimanche 6 septembre.

Meeting de Bologne. — *Coupe Florio* (530 kilomètres) : 1. Nazzaro, en 4 h. 25 m. 21 s.; 2. Trucco; 3. Cagno; 4. Demogeot; 5. Lancia; 6. Garcet.

La Targa Bologna (422 kilom. 576) : 1 Porporato, en 4 h. 56 m.; 2. Appendino; 3. Buzio; 4. Tangazzi; 5. Maggionni.

CYCLISME

Dimanche 6 septembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Le Bol d'Or* : 1. Léon Georget, 973 kilom. 666; 2. Dortignac, 904 kilom 666; 3. Lafourcade, 873 kilomètres; 4. Cornet, 789 kilom. 666; 5. Gougoltz, 731 kilomètres.

HIPPISME

Mercredi 9 septembre.

Chantilly. — *Prix Vermout* (2.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Sol Voisins, à M. I. Archdeacon (Hoobs); 2. Faunillane; 3. Raleigh. (5 partants.)

Prix des Tribunes (2.000 mètres. 8.000 francs) : 1. Book, à M. V. Doggett (M. Henry); 2. Pour la Patrie; 3. Glion. (10 partants.)

Enghien. — *Prix de la Lozère* (3.700 mètres, 5.000 francs) : 1. Novio, au baron M. de Rothschild (Hawkins); 2. Le Connétable III; 3. Nansouck. (12 partants.)

LA POCHETTE DES HOMMES VOLANTS

Devant le succès, toujours croissant, remporté par nos pochettes de 12 photographies 13 × 18, sur le Circuit de Dieppe, et sur le Tour de France, nous en avons créé de nouvelles sur les aéroplanes et les grandes manœuvres du Centre.

Il suffit de nous écrire, en nous indiquant, pour les aéroplanes : quels aéroplanes sont préférés, quels aviateurs, quels vols, et particulièrement ceux de Wilbur Wright, sur lesquels nous possédons une collection très complète.

Pour les manœuvres : le bataillon cycliste, le service de ravitaillement par les camions automobiles, ou des vues des manœuvres elles-mêmes.

Nous mettons donc en vente en ce moment :

1° La pochette du Circuit;
2° La pochette du Tour de France;
3° La pochette des Hommes volants;
4° La pochette des Manœuvres.

Nous les enverrons dans la huitaine qui suivra la demande, accompagnée d'un mandat de 10 francs pour chacune.

UN JOLI TRUQUAGE !

Nous reproduisons ici le cliché truqué qu'un grand confrère hebdomadaire illustré publiait la semaine dernière en demi-page (1), mais en y laissant l'aéroplane gratté dans le truquage et tel qu'il existait dans le cliché primitif. En sorte que l'appareil se trouve figurer deux fois dans la même photographie.

(1) Voir en première colonne, l'article de F.-A. Wheel, " Gare au chiqué ! "

ATHLÉTISME

L'appareil de sauvetage de M. Kerrels consiste en un maillot tissé avec des produits chimiques qui le rendent imperméable.

LA SAISON DE BOXE

A PEINE l'été est-il terminé que la boxe, qui n'attendait qu'une occasion de reparaître, vient de faire une rentrée brillante. C'est le Bowling-Palace qui a ouvert le feu, nous donnant l'occasion d'applaudir le petit nègre Kid Davies, que nous n'avons malheureusement pas assez souvent l'occasion de voir à l'œuvre à Paris.

D'autre part, le Wonderland annonce sa réouverture pour le 10 octobre, et il ne fait de doute pour personne que ces deux établissements, quoique donnant leurs réunions le même soir, ne regorgent de monde. Ce sont les deux véritables écoles de boxe, avec leurs combats de novices. Leurs directeurs ont bien compris qu'il n'y avait que par ce moyen qu'ils arriveraient à créer parmi nous la saine émulation qui finira par faire des apprentis actuels de véritables champions de demain.

Mais ce n'est pas tout : j'ai reçu une lettre de Willie Lewis qui me charge de le rappeler au bon souvenir de ses amis, les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Il se pourrait fort bien qu'il revînt parmi nous cette année. De plus, toute une troupe de grands boxeurs américains serait sur le point de traverser l'Atlantique, pour se faire applaudir à Paris. J'ai promis le secret au chef de la troupe, aussi n'en dirai-je pas plus aujourd'hui. Le manager, un Américain, est déjà venu en France, et il est sur le point de signer avec un des plus grands établissements de Paris. Et puis, Sam Mac Vea, Peter Brown, Arthur Warner nous restent, et nous avons toujours Marcel Moreau et Marc Gaucher.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

M. J. Prat, le propriétaire bien connu, commissaire de la Société d'Encouragement, causant avec l'éleveur Bedout.

L'INVASION AMÉRICAINE

LES savants ethnologistes nous ont appris que les invasions procédaient toujours de l'Est à l'Ouest : cette sage remarque s'appuie sur les exemples fournis par l'histoire générale, qui nous montre la plupart des peuples se tournant vers l'Occident lorsqu'ils veulent mettre en pratique la fameuse maxime : « Ote-toi de là que je m'y mette. » Cette constatation a un bon côté ; la terre étant ronde, elle nous permet d'espérer que, le jour où toutes les nations auront acquis au même degré la manie de l'invasion, il n'y aura plus qu'un glissement général et sans heurts de l'Est vers l'Ouest; c'est là, peut-être, la véritable solution du problème de la paix universelle. Il y a bien les océans, qui contrarieront un peu le mouvement ; avec les progrès en voie de réalisation dans les moyens de transports, on trouvera bien vite un moyen d'y remédier.

Mais je m'écarte un peu de mon sujet ; d'autant mieux que je n'ai rappelé cette loi ethnologique que pour faire ressortir l'esprit d'opposition qui règne dans le monde des courses. En effet, c'est justement le contraire qui se passe ici, et les invasions procèdent de l'Ouest vers l'Est; pour le moment elles viennent des Etats-Unis ; nous en avons eu une, il y a une huitaine d'années, lorsque jockeys et entraîneurs yankees sont venus s'établir en Europe ; et voilà qu'on nous en annonce une autre encore plus sérieuse, car le branle est donné, cette fois, par les propriétaires, qui amèneront forcément à leur suite chevaux, entraîneurs et jockeys. Certes, cela ne pourra que contribuer à la prospérité de notre élevage national ; seulement je conseille aux propriétaires français de se méfier : leurs confrères d'Amérique, accoutumés à supporter des frais très onéreux, introduiront peut-être en France de mauvaises habitudes. On arrivera bientôt à en être de sa poche quand une fine cravache gagnera une épreuve pour vous. Il serait peut-être temps de réunir un syndicat pour autre chose que de jouer à pigeon vole ou de tirer des tombolas.

Je livre cette idée pour ce qu'elle vaut, mais vous n'êtes pas sans ignorer que ce sont les meilleures qui risquent toujours d'être le moins adoptées.

BOIARD.

Le baron Meyronnet de Saint-Marc s'est particulièrement distingué dans les parties de polo disputées ces temps-ci.

CHEZ EUX!

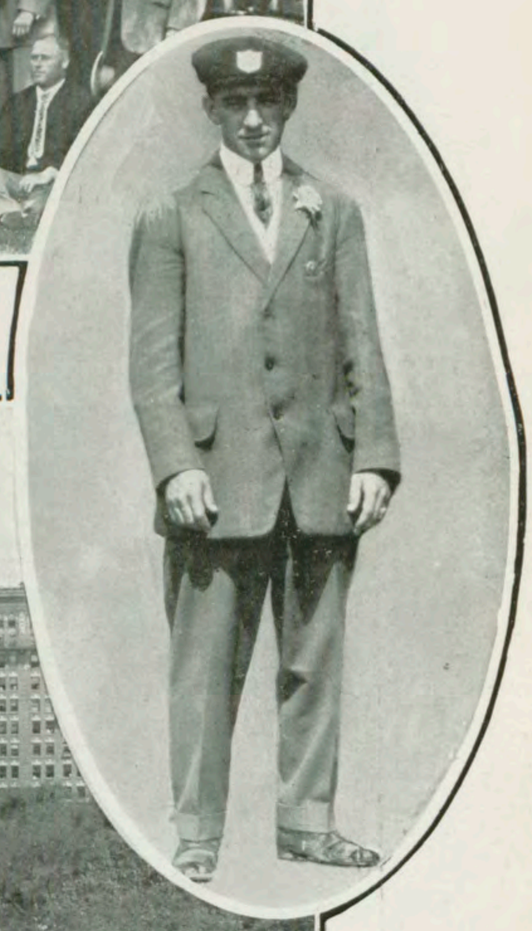
Les athlètes américains qui ont pris part aux Jeux Olympiques viennent de rentrer dans leur pays, où le président Roosevelt les a reçus pour les féliciter

Je ne vois pas très bien le président Fallières recevoir, en son château de Rambouillet, les de Fleurac, les Boin, les Malfait, les André, à leur retour des Jeux Olympiques. Il y a, d'ailleurs, deux raisons : la première, c'est qu'il n'est pas assez sportif, notre chef d'Etat ; la seconde, c'est que je me demande de quoi il aurait pu féliciter les excellents athlètes que je viens de citer, athlètes qui ont surtout brillé par leur désir de ne pas briller aux premières places.

En Amérique, les mœurs sont plus sportives. Dès l'arrivée des coureurs qui s'étaient distingués à Londres, une manifestation grandiose fut organisée. Tous les New-Yorkais se pressaient en rangs compacts sur leur passage, les femmes se précipitaient à leur cou, bouquets, cadeaux, objets d'art leur étaient distribués. Ils trouvèrent une nuée d'automobiles qui les attendaient pour les emmener aux réceptions officielles : toutes les notabilités de l'Etat tinrent à les féliciter et le Président Roosevelt donna, en sa propriété d'Oyster Bay, une garden-party en leur honneur.

Les athlètes américains chez le président Roosevelt.

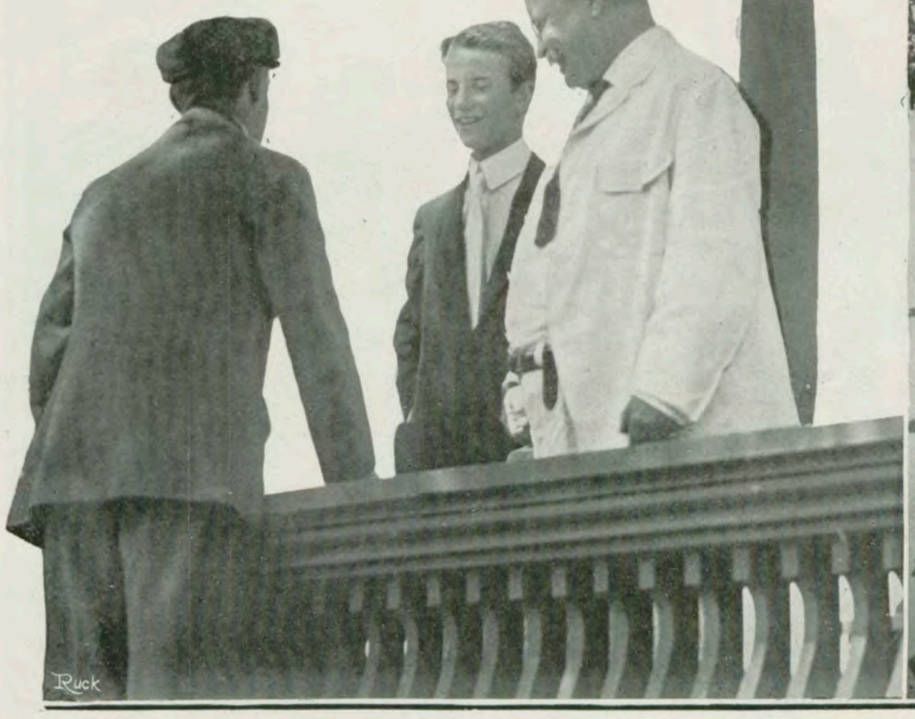
Le président Roosevelt a tenu à recevoir les athlètes américains ayant pris part aux Jeux Olympiques, pour les féliciter.



Hayes, le vainqueur de la course de Marathon, l'heureux vainqueur, peut-on dire, puisqu'il a enlevé ce trophée à Pietri Dorando, arrivé avant lui, fut surtout fêté, et il paraît que les baisers des femmes qui voulaient toutes l'embrasser, après l'avoir intéressé, finirent par le lasser. « Toujours du plaisir n'est pas du plaisir », a dit Voltaire.

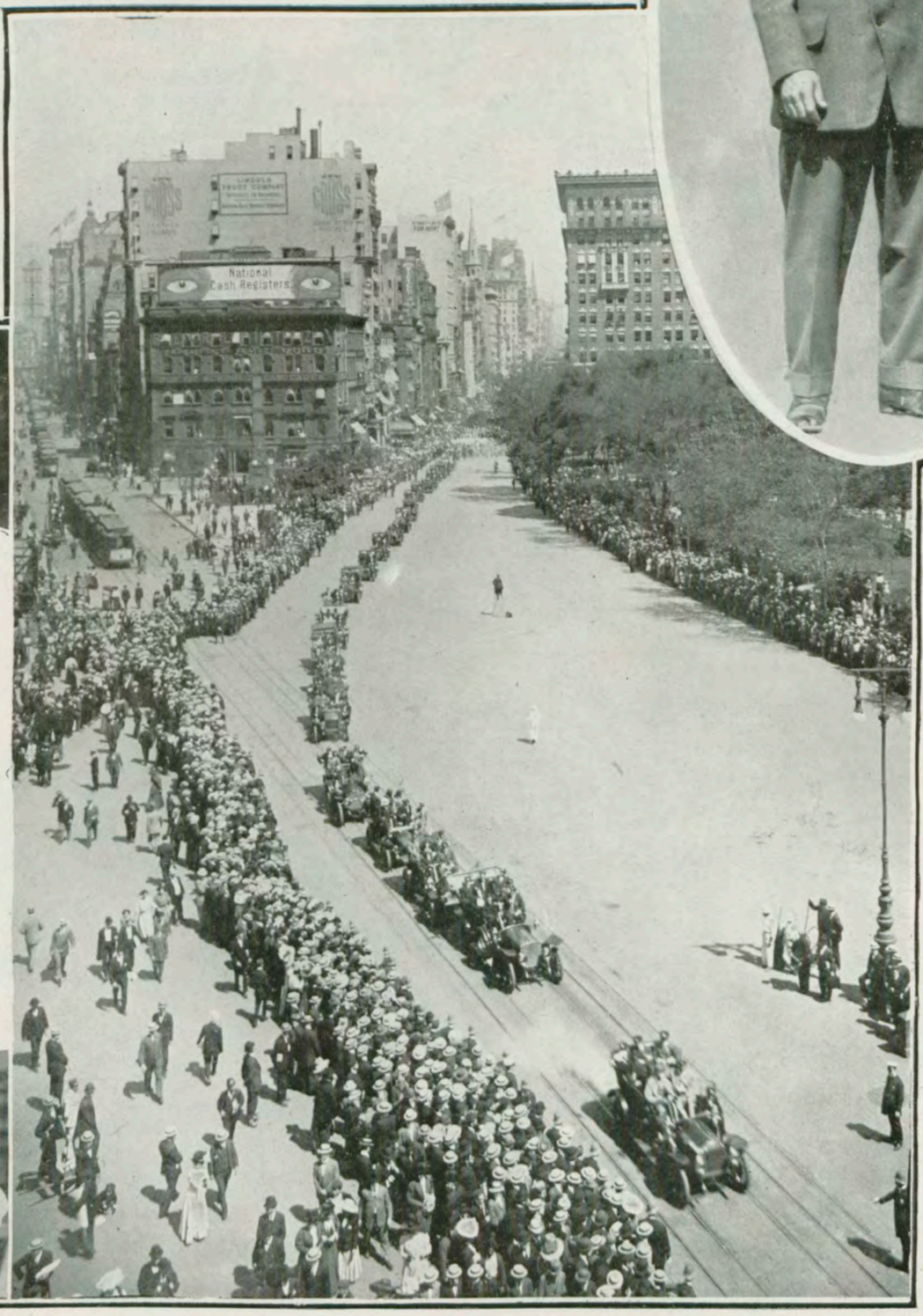
Enfin, ne trouvez-vous pas qu'il y a une différence notable entre cette réception et celle qui est faite à nos représentants, même lorsque, par hasard, ils ont remporté de brillantes victoires à l'étranger ? C'est tout au plus, quand ils ont quelques amis les attendant à la gare, s'ils ne sont pas conduits au commissariat de police, sous prétexte qu'ils troublent la circulation. Et pourtant, ces triomphes ne sont-ils pas plus intéressants que bien des solennités qui provoquent l'enthousiasme ridicule des foules ? Ne devrait-on pas encourager le sport, en France, comme le font les nations étrangères ?

JACQUES MORTANE.



M. Roosevelt et son fils.

Le président Roosevelt et son fils se font raconter les péripéties des Jeux Olympiques par les concurrents.



L'arrivée à New-York.

Tous les sportsmen de New-York avaient tenu à aller chercher les athlètes en automobile.

Hayes.

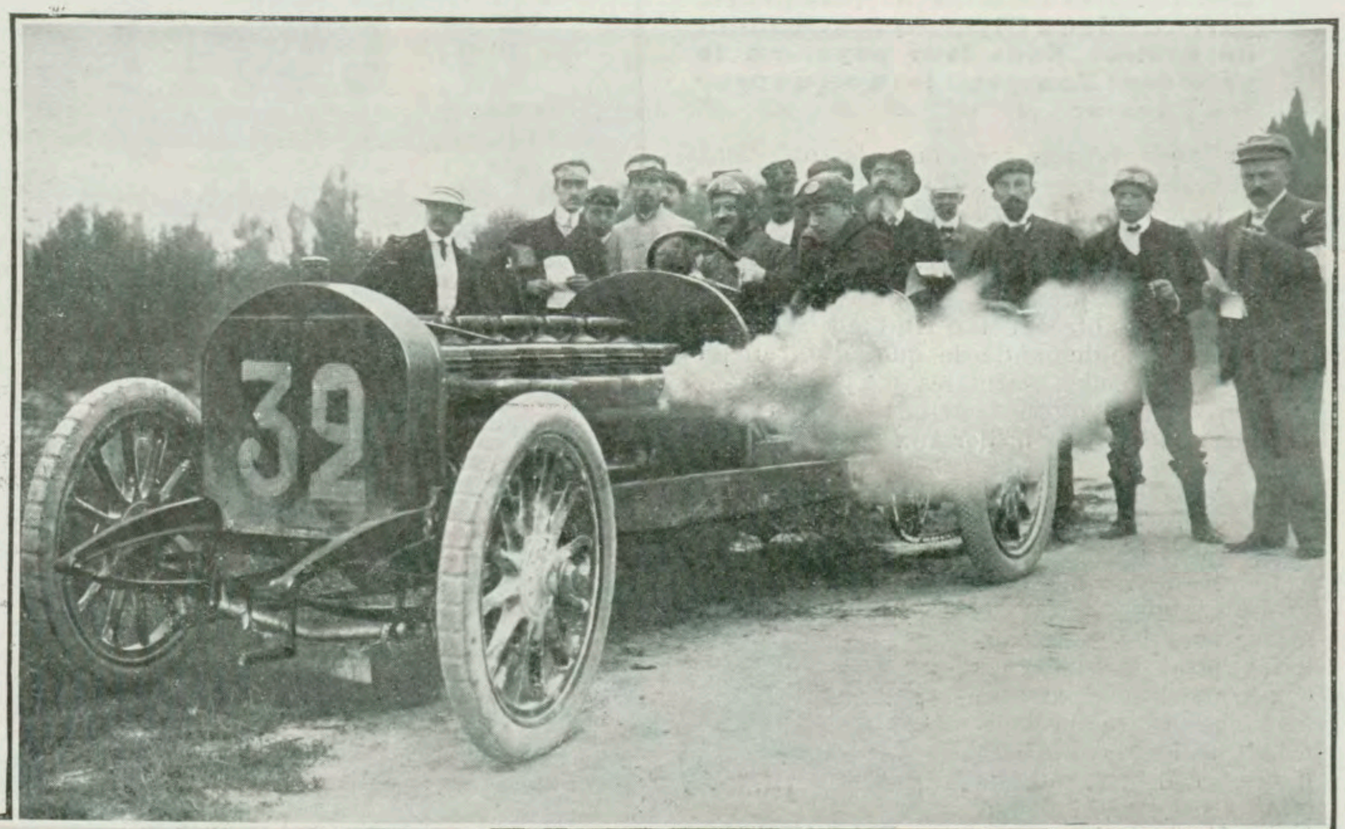
Le vainqueur du Marathon, à New-York.

LE MEETING DE SALON

La Coupe Rothschild échoit une seconde fois à Brasier, avec 166 kilomètres de moyenne — Alézy triomphe dans les cinq kilomètres

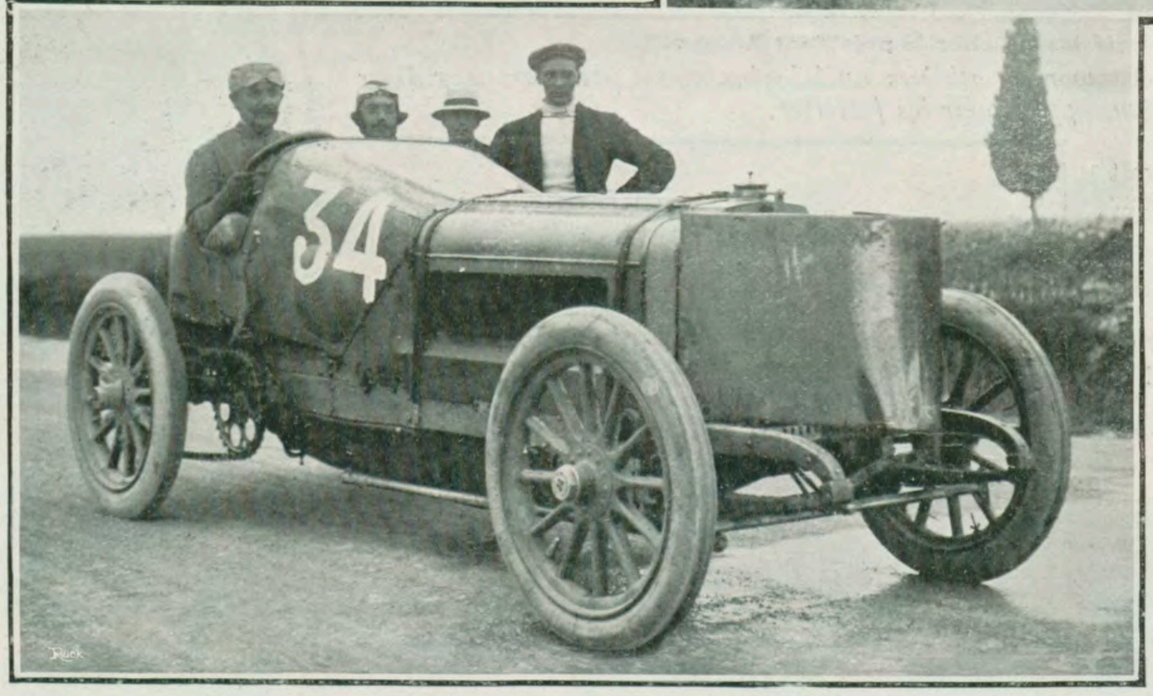
La célèbre route de Salon à Arles a revu, une fois de plus, les vitesses folles. Elle a reçu la visite annuelle des chauffeurs avides de sensations qui, sur son merveilleux billard, viennent se livrer à la lutte contre le « père Temps ». Mais, il faut bien le reconnaître, ce n'est plus l'enthousiasme d'autrefois. Tous ces meetings secondaires, ces courses de côte, ces épreuves du kilomètre, ces concours sont loin de susciter le même intérêt, la même émulation qu'autrefois.

Vous vous souvenez des nuées d'engagés qui se pressèrent jadis aux courses du kilomètre à Dourdan. Du lever au coucher du soleil, la forêt retentissait des pétarades des moteurs. Monstres de vitesse, touristes, tri-cars, motocyclettes défilaient à toute allure devant une double haie de spectateurs jamais lassés. Et les courses ne suffisaient pas; il y avait la lutte contre les records. Ne fut-on pas sur le point d'acheter à la duchesse d'Uzès une bande de forêt, en bordure de la route, pour faire établir une allée spéciale pour les records! Essayez d'organiser maintenant une épreuve du kilomètre à Dourdan, vous verrez la veste!



Alézy.

Alézy, vainqueur de la onzième catégorie, couvre les 5 kilomètres (départ arrêté) en 1 m. 52 s., à une allure de plus de 157 kilomètres à l'heure, et le kilomètre lancé, en 22 s. 1/5. (Pneumatiques Michelin.)

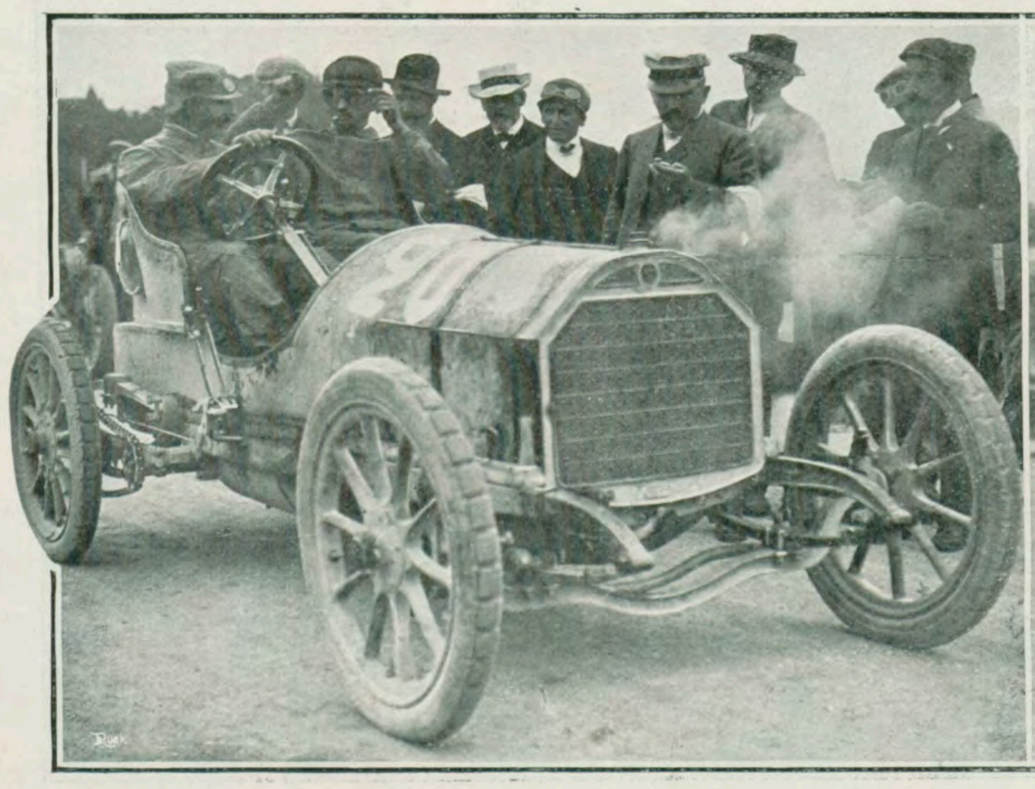


Bablot, vainqueur de la Coupe Rothschild.

Bablot, mit 1 m. 54 s. pour couvrir les 5 kilomètres et 21 s. 2/5 pour le kilomètre lancé, soit à une vitesse de 166 kil. 666 à l'heure. Il enlève, pour la seconde fois, la Coupe Rothschild. (Pneumatiques Michelin.)

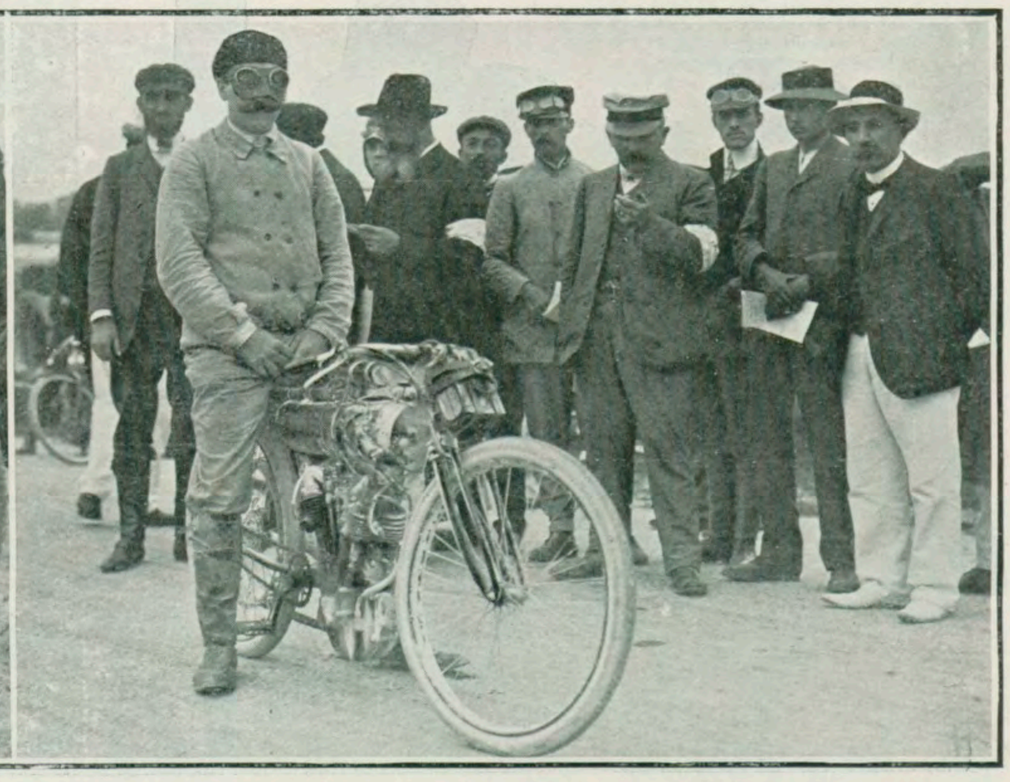
Les constructeurs se désintéressent peu à peu de ces meetings, qui ont beau ne pas coûter très cher, mais qui coûtent encore beaucoup pour ce qu'ils rapportent. Les propriétaires que l'attrait des prix n'allèche pas, n'y vont guère et le public finit par les suivre. Ils ont peut-être tous un peu tort, car si le fond est un excellent criterium, la vitesse pure en est un autre et il n'est pas sans intérêt de savoir ce que peut donner un moteur lancé à toute vitesse pendant quelques minutes.

Si l'un de ces meetings mérite de durer, c'est bien celui de Salon, dont la route est incomparable. Quelques jolis temps furent chronométrés : Bablot, sur sa voiture du Grand Prix, et Alézy, sur la six-cylindres, se battirent alternativement, le premier couvrant le kilomètre en 21 s. 2/5, soit 166 kil. 666 à l'heure, le second s'adjugeant les 5 kilomètres en 1 m. 52 s. Gautier en motocyclette, Champoiseau et Mottard triomphèrent également dans ce meeting, qui se termina, naturellement, par un banquet. F.-A. W.



Rouget.

Rouget se classe second dans la seconde catégorie : le kilomètre lancé, en 45 s. 1/5, les 5 kilomètres, départ arrêté, en 3 m. 46 s. 4/5. (Voiturette Lion, pneumatiques Continental.)



Gautier.

Cette épreuve, toujours remportée par Griffon, a été encore gagnée, le 6 septembre, par une motocyclette Griffon, montée par Gautier. Le kilomètre, en 38 s. 3/5; les 5 kilomètres, en 2 m. 53 s. 3/5.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.